

**UNIVERSIDAD DE PANAMÁ  
VICERRECTORÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO  
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA  
MAESTRÍA EN GERENCIA Y BIENESTAR SOCIAL**

**«EFECTOS SOCIOFAMILIARES DEL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO  
EN EL CORREGIMIENTO DE ARRAIJÁN CABECERA PERÍODO 2013»**

**PRESENTADO POR**

**DIONISIA CAICEDO**

**CÉDULA**

**5-703-596**

**PROFESORA**

**DEYANIRA DE SÁNCHEZ**

**TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE  
MAGÍSTER EN GERENCIA Y BIENESTAR SOCIAL**

**2014**

## ÍNDICE GENERAL

### HOJA DE PRESENTACIÓN

ÍNDICE GENERAL .....	II
ÍNDICE DE GRÁFICAS Y TABLAS .....	V
DEDICATORIA .....	VII
AGRADECIMIENTO .....	VIII
INTRODUCCIÓN .....	IX
RESUMEN EJECUTIVO .....	XI
ABSTRACT .....	XII

### CAPÍTULO I

MARCO METODOLÓGICO .....	1
1 Planteamiento del Problema .....	2
2 Justificación .....	4
3 Importancia .....	6
4 Objetivos .....	6
4 1 Objetivo General .....	6
4 2 Objetivos Específicos .....	6
5 Amenazas o Limitaciones en el Estudio .....	7
6 Cobertura de la Investigación .....	7
7 Descripción y Cronograma de Actividades .....	9
8 Aspectos Metodológicos .....	10
8 1 Tipo de Investigación .....	10
8 2 Enfoque Metodológico .....	10
8 3 Ámbito de Estudio .....	12
8 4 Universo y Muestra .....	12
8 5 Técnica Estadística .....	12
8 5 1 Variable de Interés .....	14
8 5 2 Fuentes de Información .....	16
8 5 3 Instrumento .....	16
8 5 4 Técnica de Recoleccion de Datos .....	17

### CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL .....	18
1 El Concepto de Espacio Publico El Concepto de Ciudad, Barriada de Autoconstrucción, Acceso al Transporte, Calidad de Vida .....	19

*Obsequio*

1 1	El Concepto de Espacio Publico -----	19
1 2	El Concepto de Ciudad -----	24
1 3	Barriada de Autoconstrucción -----	29
1 4	Acceso al Transporte -----	31
1 5	Calidad de Vida -----	34
CAPÍTULO III		
APROXIMACIÓN AL OBJETO DE ESTUDIO -----		41
1	Algunas Consideraciones Teóricas de la Formación de Barriadas de Autoconstrucción en el Corregimiento de Arraiján Cabecera --	42
2	Génesis del Objeto de Estudio -----	49
3	La Segregación Socio Espacial en el Corregimiento de Arraiján Cabecera -----	64
4	El Estado de la Segregación y la Producción del Espacio en el Corregimiento de Arraiján Cabecera -----	69
CAPÍTULO IV		
¿EL ACCESO AL TRANSPORTE PUBLICO DE LA POBLACIÓN RESIENTE EN LAS BARRIADAS DE AUTOCONSTRUCCIÓN DEL CORREGIMIENTO DE ARRAIJÁN ES MITIGADOR O PORFIADOR DE EFECTOS SOCIOECONÓMICOS? -----		78
1	El Espacio Urbano y el Sistema de Transporte de Mercancía y Personas -----	79
2	El Sistema de Movilidad Generadores Efectos Socioeconómicos Urbanos -----	81
CAPÍTULO V		
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DEL PERFIL DE LA POBLACIÓN OBJETO DE ESTUDIO -----		89
1	Generalidades -----	90
2	Presentación Gráfica de los Resultados -----	91
2 1	Perfil Socio Demográfico de los Encuestados -----	91
2 2	Uso del Transporte Publico -----	100
2 3	Transporte Publico y Presupuesto Familiar -----	103
LINEAMIENTO DE LA PROPUESTA -----		111
I-	Definición del Centro de Formación Técnica de Capacitación Laboral para Familias de Escasos Recursos Socioeconómicos-	112
II-	Datos Generales -----	114
1	Titulo de la Propuesta -----	114
2	Antecedentes -----	114
3	Justificación de la Propuesta -----	116

4	Objetivos Generales y Específicos -----	118
4 1	Generales -----	118
4 2	Específicos -----	118
5	Unidad Gestora de la Propuesta -----	119
6	Servicios que Ofertará el Centro de Formación, Capacitación Técnica Laboral -----	119
6 1	Asesoría en el Área Educativa -----	119
6 2	Asesoría en el Área de Formación -----	120
6 3	Asesoría en el Área Laboral -----	120
7	Beneficiarios Directos e Indirectos -----	121
7 1	Beneficiarios Directos -----	121
7 2	Beneficiarios Indirectos -----	121
8	Clientes o Usuarios -----	121
9	Estrategia de la Propuesta -----	122
9 1	Objetivos y Resultados a Corto, Mediano y Largo Plazo --	122
9 1 1	Objetivo a Corto Plazo -----	122
9 1 2	Resultado a Corto Plazo -----	122
9 1 3	Objetivos a Mediano Plazo -----	122
9 1 4	Resultados a Mediano Plazo -----	123
9 1 5	Objetivos a Largo Plazo -----	123
10	Impacto Esperado a Nivel Nacional e Internacional -----	124
10 1	Impacto en el Ámbito Nacional -----	124
10 2	Impacto en el Ámbito Internacional -----	125
11	Cronograma de Actividades de la Propuesta de Creación del Centro de Formación y Capacitación Técnica Laboral para Familias de Efectos Socioeconómicos del Acceso al Transporte Público en el Corregimiento de Arraiján Cabecera	125
12	Factores Internos y Externos que Pueden Afectar la Propuesta -----	126
12 1	Factores Internos -----	126
12 2	Factores Externos -----	126
13	Recursos Necesarios -----	126
13 1	Estructuras Físicas -----	126
13 2	Equipamiento -----	126
13 3	Factor Humano -----	127
13 4	Recursos Económicos -----	127
14	Sostenibilidad de la Propuesta -----	128
15	Estrategias de Planificación -----	129

BIBLIOGRAFÍA -----	133
--------------------	-----

## ÍNDICE DE GRÁFICAS Y TABLAS

## Gráficas

Gráfica N° 1 Edades Agrupadas -----	91
Gráfica N° 2 Sexo -----	91
Gráfica N° 3 Comunidades -----	92
Gráfica N° 4 Nivel educativo -----	93
Gráfica N° 4ª Tipo de familia -----	93
Gráfica N° 5 ¿Es usted cabeza de familia? -----	94
Gráfica N° 6 ¿Tiene usted hijos? -----	94
Gráfica N° 7 ¿Cuántos hijos tiene? -----	95
Gráfica N° 8 ¿Tiene empleo actualmente? -----	95
Gráfica N° 9 ¿Donde trabaja? -----	97
Gráfica N° 10 ¿Cuál es el ingreso mensual familiar? -----	97
Gráfica N° 11 ¿Su familia utiliza el transporte publico? -----	100
Gráfica N° 12 ¿Cuántos días a la semana utiliza el bus colectivo para movilizarse -----	100

## Tablas

Tabla N° 1 Nivel Educativo -----	92
Tabla N° 2 ¿Tienes empleo actualmente? Por edad -----	96
Tabla N° 3 Lugar de trabajo, segun nivel educativo -----	98
Tabla N° 4 Ingreso mensual familiar, segun nivel educativo -----	99
Tabla N° 5 ¿Este hogar posee automóvil? -----	100
Tabla N° 6 Para qué fin utilizas el transporte publico -----	101
Tabla N° 7 ¿Realizas transbordo? -----	101

Tabla N° 8 ¿Cuántos medios de transporte utilizas para llegar a tu trabajo? -----	101
Tabla N° 9 ¿Cuánto tiempo espera el transporte en el cual viaja diariamente? -----	102
Tabla N° 10 ¿Por qué no viaja en transporte pirata? -----	102
Tabla N° 11 ¿Cuánto gastas en transporte mensualmente? -----	103
Tabla N° 12 Gasto de transporte mensual por ingreso mensual familiar -----	104
Tabla N° 13 Ingreso mensual familiar en relación con el ingreso y egreso en las familias -----	105
Tabla N° 14 Afectación del ingreso familiar por contraste con el ingreso mensual familiar -----	106
Tabla N° 15 Ingreso mensual familiar en contraste con ¿cómo hace para cubrir sus otros gastos y del hogar? -----	107
Tabla N° 16 ¿Cómo influye el acceso al transporte publico de su comunidad a la vida cotidiana laboral? De acuerdo al ingreso familiar -----	108
Tabla N° 17 ¿El servicio del transporte publico, qué ofrece actualmente en sus comunidades, condiciona el acceso a la satisfacción de sus necesidades básicas? De acuerdo al ingreso familiar -----	109
Tabla N° 18 ¿El costo del transporte es bueno en relación al servicio que brinda? De acuerdo al ingreso familiar -----	110

## **DEDICATORIA**

A las personas más importantes de mi vida, a mi esposo Héctor A Cedeño, a mis hermosas hijas Marlenys del C Cedeño Caicedo y Yarelis E Cedeño Caicedo, quienes siempre fueron la inspiración para la culminación de mi Trabajo de Graduación

**CAPÍTULO I**  
**MARCO METODOLÓGICO**



## **CAPÍTULO I**

### **MARCO METODOLÓGICO**

#### **1 Planteamiento del problema**

El corregimiento de Arraiján Cabecera es uno de los poblados más antiguos del distrito de Arraiján. Como lo destaca el Ministerio de Vivienda en el «Plan de desarrollo urbano de las áreas metropolitanas del Pacífico y del Atlántico», este corregimiento se crea el 2 de enero de 1910, cuando se reorganiza la división política del distrito. Se encuentra localizado en el sector del Pacífico oeste del distrito de Arraiján, con un área de 626,8 km<sup>2</sup> y una densidad de 626,8 habitantes por km<sup>2</sup>, según el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2010. Es el corregimiento que ha presentado el mayor crecimiento poblacional en los últimos años en comparación con los siete restantes que conforman el distrito de Arraiján, según las fuentes consultadas.

Según el censo de 2010, el corregimiento de Arraiján Cabecera alcanzó los 40.149 habitantes, de los cuales 31.801 viven en 50 barriadas de autoconstrucción, que en su mayoría no cuentan con un sistema de transporte adecuado a sus necesidades como tampoco cumplen con los requisitos relativos a controles ambientales (drenaje, acueducto de las aguas servidas, control de la población, falta de agua potable, aceras, calles asfaltadas), lo que ha provocado un crecimiento urbanístico desordenado.

Para validar los planteamientos expuestos, se realizó un prediagnóstico, con el propósito de conocer cuánto era el gasto diario aproximado en transporte

La mayoría de los pobladores manifestó que B/ 3 75 como mínimo, lo que representa un egreso mensual individual aproximado de unos B/ 75 00 utilizados en transporte publico colectivo, sin contar las veces que tienen que transportarse en vehiculos particulares (los llamados «piratas»), que es casi siempre

Un porcentaje de personas entrevistadas dijo trabajar, pero no de manera permanente, es decir que sus trabajos se encontraban en la categoria de temporal «bajo contrato», con una paga por debajo del salario minimo Otro grupo de personas entrevistadas informó desempeñarse en trabajos informales y alegaron que su salario mensual fluctuaba entre B/ 130 00 a B/ 150 00 El resto de las personas se ubicaba en la categoria de trabajadoras del hogar y desempleados (Decreto Ejecutivo N ° 241, de 30 de diciembre de 2011)

Cabe resaltar que, para la zona 1, el salario minimo «se fijó en B/ 357 00 a B/ 416 00», segun consta en el Decreto Ejecutivo N ° 240, de 28 de diciembre de 2011, publicado en la Gaceta Oficial N ° 26940-C

Si cotejamos estos datos con el salario minimo regente en Panamá, por el orden de los B/ 416 00 y el costo de la canasta básica familiar de alimentos que, segun la Autoridad de Protección al Consumidor (Acodeco), en 2013 alcanzó un valor de B/ 309 43, con altas probabilidades de aumento por las especulación de los precios producto de la libre oferta y demanda, es notorio que el presupuesto familiar de las familias residentes en el corregimiento de Arraiján Cabecera les alcanza mínimamente para su sustento y sufragar el pasaje diario a sus labores

En virtud de lo anterior se colige que la problemática del transporte repercute directamente en la población más vulnerable, aquella que habita en los barrios de autoconstrucción del corregimiento de Arraiján Cabecera

Entre las preguntas que guían el estudio y ayudan a dar respuesta a las inquietudes más apremiantes en el presente trabajo de investigación señalamos las siguientes

- ¿Cuáles son los efectos sociofamiliares del acceso del transporte público en las barriadas de autoconstrucción del corregimiento de Arraiján Cabecera en el año 2013?
- ¿Qué incidencia tiene el acceso al transporte público en la vida familiar de las personas que habitan en las barriadas de autoconstrucción en el corregimiento de Arraiján Cabecera?
- ¿Existe un acceso diferencial al transporte público (en adelante TPP) en las comunidades de autoconstrucción en el corregimiento de Arraiján Cabecera?
- ¿El servicio ofrecido actualmente a estas comunidades por el TPP, condiciona el acceso a la satisfacción de las necesidades básicas?

## **2 Justificación**

Los efectos sociales que tiene el acceso al transporte en el presupuesto y la calidad de vida familiar de la población más vulnerable del corregimiento de Arraiján es un problema de investigación que merece la pena plantear, con el fin de buscar y proponer soluciones. Al respecto, se identificarán los efectos sociofamiliares que tiene o ejerce el transporte en la población de bajos o nulos

ingresos y en las condiciones de vida de la población afectada. Este panorama cobra importancia, sobre todo cuando escuchamos a las autoridades del Órgano Ejecutivo en los noticieros televisivos y leemos en publicaciones periódicas «Panama tiene un ritmo de crecimiento sostenido desde hace más de 20 años y hoy goza de indicadores económicos envidiables que pronostican un futuro próspero, un crecimiento económico de 10 %» Mientras, para la Comisión Económica para América Latina (CEPAL, 2013), «en Panamá aproximadamente de cada diez personas viven en pobreza total (36.8%) y del total de la población el 16.6 %, esto es, 508 700 panameños se encuentran en situación de pobreza extrema»<sup>1</sup>

Uno de los grandes problemas de fondo de este modelo de crecimiento es la mala distribución de la riqueza, concentrada en polos. La persistencia de este fenómeno trae como consecuencia grandes barreras que afectan a una buena parte de la población, condenándola a vivir en condiciones de pobreza y muchas veces de pobreza extrema.

Determinar los efectos sociofamiliares relacionados con el acceso al transporte en el presupuesto y en la calidad de vida familiar de la población más vulnerable resulta primordial al momento de establecer políticas públicas con el fin de corregir la situación que se hace presente en este sector de la población.

Los hallazgos encontrados durante la investigación servirán para mejorar las condiciones de vida de esta población y también como herramientas de

---

<sup>1</sup> Farina, H. CEPAL 2004, 2013, pág. 12

planificación, con el objetivo de brindar un transporte colectivo cónsono con la realidad de este sector. Igualmente, guiará a futuros investigadores para que indaguen sobre esta temática.

### **3 Importancia**

Las áreas pobladas del corregimiento de Arraiján enfrentan problemas como el crecimiento urbano desordenado y las grandes dificultades sociales que impiden a los sectores marginados acceder al transporte público.

En este sentido, la investigación debe sensibilizar sobre una problemática social que tiene incidencia directa en la calidad de vida familiar en Arraiján Cabecera, la del transporte público.

### **4 Objetivos**

#### **4.1 Objetivo general**

Identificar los efectos sociofamiliares que están relacionados con el acceso al transporte público en cuatro barriadas de autoconstrucción en el corregimiento de Arraiján Cabecera.

#### **4.2 Objetivos específicos**

- a Contextualizar las barriadas de autoconstrucción en las comunidades que son objeto de investigación.
- b Señalar las características del acceso al transporte público de la población en estudio.

- c Identificar los efectos sociofamiliares del acceso al transporte publico en la población en estudio
- d Presentar una propuesta que contribuya a minimizar los efectos socioeconómicos relacionados con la accesibilidad del transporte publico, en especial a las familias de bajos ingresos que habitan barriadas de autoconstrucción del corregimiento de Arraiján Cabecera

## **5 Amenazas o limitaciones del estudio**

Cuando se habla de amenazas o limitaciones de la la investigación se refiere específicamente a algunos inconvenientes de indole personal, profesional, bibliográfico, de conocimiento o cualquier otro que se pueda presentar y que, de una u otra manera, afecta el éxito de la investigación

En este aspecto se realizó un profundo análisis de aquellas limitaciones que encontramos en el trabajo, que llevó a la siguiente conclusión este es un tema poco abordado, por no decir que ninguno de los estudios que se han realizado sobre la temática de los efectos socioeconómicos de la accesibilidad del transporte lo han abordado con anterioridad, por lo que su bibliografía es limitada

## **6 Cobertura de la investigación**

Se refiere a las áreas de análisis de variables e indicadores que guían el estudio para la elaboración de los instrumentos de investigación, que permitieron recopilar la información necesaria para sustentar este trabajo

## CUADRO N ° 1

### Cobertura de la investigación

Áreas de análisis	Variables	Indicadores
<b>Perfil socioeconómico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Edad</li> <li>✓ Sexo</li> <li>✓ Estado civil</li> <li>✓ Escolaridad</li> <li>✓ Profesión</li> <li>✓ Lugar de residencia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Años cumplidos</li> <li>- Condición biológica</li> <li>- Condición marital legal</li> <li>- Último año de estudio</li> <li>- De qué está graduado o especializado</li> <li>- Lugar donde vive actualmente</li> </ul>
<b>Acceso al transporte</b>	Transporte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medios de movilización</li> <li>- Frecuencia</li> <li>- Fines por los que utiliza el transporte</li> <li>- Medios de transporte utilizados</li> <li>- Duración media de la movilización</li> <li>- Motivos de la movilización</li> <li>- Movilización no motorizada</li> <li>- Tiempo de espera</li> </ul>
<b>Características de las viviendas</b>	Vivienda	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Materiales deficientes (piso, techo y pared)</li> <li>- Accesibilidad</li> <li>- Con piso de tierra</li> <li>- Sin agua potable</li> <li>- Sin servicio sanitario</li> <li>- Sin luz eléctrica</li> <li>- Cocinan con leña</li> <li>- Cocinan con carbón</li> </ul>
	Alimentación	Canasta básica de alimentos
	Recreación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Paseos</li> <li>- Va al cine</li> <li>- Va de compras</li> <li>- Asiste a museos</li> <li>- Teatro</li> </ul>

<b>Características de la familia</b>	<b>Tipo de familia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organización familiar</li> <li>- Relación y numero</li> </ul>
<b>Condiciones laborales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ocupación</li> <li>✓ Tipo de empleo</li> <li>- Ingresos/egresos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cargo que desempeña</li> <li>- Estatus laboral</li> <li>- Relación de lo que recibe con lo que gasta</li> </ul>

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

## 7 Descripción y cronograma de actividades

(de enero de 2013 a julio de 2014)

ACTIVIDADES							
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio
Elección del tema	X						
Revisión bibliográfica	X						
Definición del problema	X						
Determinación del método	X						
Presentación de la propuesta	X	X					
Visita al área		X	X				
Observación de campo			X				
Encuesta			X				
Elaboración del capítulo I			X	X			
Revisión del capítulo I				X			
Elaboración del capítulo II				X			
Revisión del capítulo II					X		
Elaboración del capítulo III					X		
Revisión del capítulo III					X		
Elaboración del capítulo IV					X	X	
Revisión del capítulo IV					X		X
Presentación final del proyecto							X
Defensa de la investigación							X



## **8 Aspectos metodológicos**

### **8.1 Tipo de investigación**

Los estudios urbanos en Panamá se encuentran escasamente desarrollados y la situación se complica en las temáticas como la que aborda la investigación. Según las características del estudio, se ajustará al diseño exploratorio.

Roberto Hernández Sampieri *et al* (2007) se refiere a estos, así «Los estudios exploratorios son aquellos que tienen como objetivo examinar un tema, situación o problema poco estudiado o nunca antes abordado». Esto nos permitirá aproximarnos a un fenómeno desconocido con el fin de aumentar el grado de familiaridad y contribuir con ideas sobre la forma correcta de abordar el tema de estudio.

### **8.2 Enfoque metodológico**

La forma como se abordará el objeto de estudio es a través del enfoque cualitativo. Consideramos que será de gran ayuda, de acuerdo a nuestro objeto de estudio y las unidades de análisis, dado el carácter hipertrofiado que presenta la formación social de nuestro país, donde se crea una serie de desequilibrios en las regiones o áreas donde reside la población que no se beneficia del desarrollo. Este desequilibrio lleva implícito la ocupación de espacios y, por consiguiente, la formación de asentamientos espontáneos, producto de la impulsión de la población de las áreas rural-urbanas o de las periferias, donde

[la población] se enfrenta a una serie de problemas que, por general, no son satisfechas

Por eso es por lo que con las técnicas cuantitativas se tratará de dimensionar ciertas marginalidades socioterritoriales, mientras que, con las cualitativas, se intentará profundizar en la comprensión de los mecanismos de marginalidad. Se considera que esta metodología es la mejor para acercarse al objeto de estudio, porque lo aborda de una forma más compleja, aunque la relación entre lo cualitativo y lo cuantitativo en la presente investigación será vista en términos de interacción más que de complementariedad.

Se utilizarán en una primera etapa metodologías cuantitativas que serán útiles para la formulación de técnicas cualitativas y estas serán utilizadas para la retroalimentación de la metodología cuantitativa. Así, en vez de hablar complementariedad, nuestra investigación debe ser entendida como interacción.

En una primera etapa se analizarán datos cuantitativos que permitirán hacer una contextualización del objeto de estudio. Se escogerán indicadores cuantitativos clave para medir las desigualdades sociales que giran en torno al sistema de movilidad de los residentes en el corregimiento, mientras que, en una segunda etapa, se procederá a la aplicación de cuestionarios a actores sociales involucrados. La unidad de análisis serán los discursos que se extraigan de los diferentes actores, sujetos de investigación, desarrollados a través de entrevistas estructuradas.

### **8 3 Ámbito del estudio**

El presente estudio se llevará a cabo en los sectores de autoconstrucción que han surgido en los últimos 5 años (de 2009 a 2013) en el corregimiento de Arraiján Cabecera, distrito de Arraiján

### **8 4 Universo y muestra**

El universo de esta investigación lo representa la población residente en el corregimiento. La población blanco es la del corregimiento, que tiene graves problemas de acceso al transporte, y la población disponible es la que reside en las barriadas de autoconstrucción del distrito de Arraiján que se enfrentan a grandes desigualdades sociales al acceder a un transporte público

Según datos de la Contraloría General de la República en 2010, en estos sectores habitan aproximadamente 2356 personas, por lo que la muestra seleccionada será del 2% de la población (años 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013), que viven en el corregimiento y que se movilizan diariamente hacia la ciudad de Panamá

### **8 5 Técnica estadística**

Por la naturaleza de la investigación interesa hacer una aproximación descriptiva de los efectos socioeconómicos en el acceso al transporte, por eso la utilización de estadísticas descriptivas será fundamental. Se pondrá especial énfasis en distribución de frecuencias, medidas de tendencia central y dispersión

en casos de una sola variable. Al evaluar dos variables [entre sí], realizaremos un análisis descriptivo, para determinar el grado y magnitud de la asociación.

Con la finalidad de calcular los indicadores que permitieron medir las desigualdades expresadas en el sistema de movilidad y posteriormente parrearlas con esta variable, se consideraron los siguientes indicadores:

- 1 *Movilidad individual y del hogar según ingreso*: la movilidad es la cantidad de viajes que hace un individuo dado en un tiempo determinado (para esta investigación, durante un día). La cantidad de viajes diarios promedio realizados por los miembros del hogar (viajes motorizados) se conoce como movilidad espacial del hogar.
- 2 *Posesión vehicular en residencia por ingreso*: es la cantidad de automóviles y estacionamiento que posee un hogar según ingreso.
- 3 *Ingreso destinado al transporte por ingreso de hogar*: es la porción del ingreso mensual del hogar destinado a la movilidad. Refleja las desigualdades en la proporción de ingreso destinado a la movilidad entre los hogares.
- 4 *Viajes a pie por ingreso*: es la cantidad de viajes no motorizados realizados por los miembros del hogar. Este indicador muestra cuáles son los hogares que más viajes a pie realizan para suplir sus necesidades de desplazamiento.
- 5 *Tiempo de viajes a pie por ingreso de hogar y ubicación por barrada*: es la cantidad de tiempo (en minutos) invertido por los miembros del hogar en caminar y la ubicación por corregimiento. Refleja las desigualdades en la

cantidad de viajes que se tienen que realizar a pie entre los residentes de los diferentes sectores

6 *Viajes en auto por ingreso de hogar* es la cantidad de viajes motorizados realizados por los miembros del hogar. Este indicador permite captar qué hogares, según ingreso, dependen más del automóvil privado y cuáles del transporte público

7 *Tiempo promedio de viaje por ingreso de hogar y ubicación por sector* es el tiempo invertido (medido en minutos) en la movilidad según ingreso del hogar. Permite observar las desigualdades de tiempo entre los diferentes sectores

#### **8.5.1 Variables de interés**

- *Desigualdades en la comodidad* interesa conocer cómo es el proceso de traslado y las incomodidades a las que está expuesta la gente pobre, usuaria del transporte público
- *Desigualdad social* es la condición por la cual los habitantes de los sectores de autoconstrucción tienen un acceso desigual a los servicios y a las posiciones que valora la sociedad
- *Fragmentación de los espacios sociales*
  - *Segregación* relegar a ciertos sectores de la población o vecindarios con menos recursos a servicios más deficientes y en un entorno humano y material degradado

- *Estrategias de sobrevivencia para suplir necesidades de desplazamiento* ante el alto costo que genera el uso del sistema de transporte interesó indagar entre los informantes sobre la manera como logran suplir las necesidades de desplazamientos
- *Clase social* grupos estructurados de acuerdo con las relaciones económicas y como actores sociales significativos
- *Ciudad* es un campo social de fuerzas en pugna, cuya estructura tiene que ver con el capital acumulado y su distribución
- *Ingreso económico* se refiere al promedio de ingreso económico en dólares americano o balboas que el usuario del transporte publico devenga
- *Ocupación* se refiere a la actividad económica realizada por los miembros de los hogares donde se lleva a cabo el estudio
- *Solvencia económica* posibilidad que tienen las personas que viven en sectores de autoconstrucción para contar con los medios o recursos y llegar al servicio
- *Oportuno* cuando los moradores de los sectores de autoconstrucción en Arraján pueden tener acceso al servicio de transporte publico pero lo aprovechan en forma tardía
- *Existencia del servicio* localización específica del servicio de transporte
- *Acceso a los servicios de transporte público* se refiere a la existencia de los servicios de transporte publico y el hecho de que resulten geográfica y económicamente alcanzables para la población en estudio

- *Disponibilidad del servicio* probabilidad de absorber la demanda potencial de los moradores de las diferentes comunidades en estudio
- *Adecuación del servicio* a las expectativas y necesidades de la demanda potencial de los moradores de las barriadas de autoconstrucción en Arraiján
- *Situación educacional* tiene una repercusión en la población en cuanto a los límites que impone el acceso equitativo al mercado de trabajo y la perpetuación de la pobreza
- *Excesivo tiempo de espera en las terminales* tiempos de traslado y tiempos de espera en las terminales y paradas, con la finalidad de averiguar cómo es un recorrido normal para un usuario residente de la periferia
- *Población* todas las personas que acceden a los servicios de transporte publico de los sectores de autoconstrucción en Arraiján
- *Sexo* se refiere al género de los que acceden aun transporte publico
- *Edad* se refiere al numero de años cumplidos por la población que accede a los servicios del transporte publico

## **8 5 2 Fuentes de información**

Los residentes en los sectores de autoconstrucción del corregimiento Arraiján Cabecera serán los seleccionados para llevar a cabo el estudio

## **8 5 3 Instrumento**

Se realizará una encuesta con la finalidad de obtener información de los sujetos en estudio Las respuestas son dadas de manera verbal y se requiere

del entrevistador para que llene el formulario guía para todos los entrevistados siguiendo un orden

#### **8 5 4 Técnica de recolección de datos**

La autora realizará una visita a los sectores seleccionados con el objeto de hacer un reconocimiento de las áreas, para posteriormente realizar las entrevistas



## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL**

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL**

#### **1 Los conceptos de 'espacio público', 'ciudad', 'barriada de autoconstrucción', 'acceso al transporte' y 'calidad de vida'**

El contexto de esta investigación estará orientado a contemplar las diversas manifestaciones o las dinámicas territoriales donde la ciudad debe ser un lugar de análisis e interpretación de las realidades en que se manifiestan, como el espacio publico

En este orden de ideas, se propone una aproximación teórico-conceptual al espacio publico desde el enfoque de Henri Lefebvre y Manuel Castells, entre otros, que se convierte en método de interpretación para identificar el contexto socio-histórico de las contradicciones que surgen entre las prácticas sociales espontáneas de producción del espacio y las de producción planificada que se valen de una visión técnico-racional en el contexto actual de la ciudad

##### **1 1 El concepto de 'espacio público'**

El espacio publico «es la esencia de la ciudad o, incluso, segun algunos autores, es la ciudad misma o, dicho de otra manera, la ciudad es el espacio publico por excelencia»<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Bohigas, O *Contra la incontinencia urbana Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad* Editorial Electa, Barcelona, 2004, pág 24

Esto es posible porque en esta es donde se llevan a cabo encuentros y distintas expresiones sociales, que permiten a la población coincidir y convivir dado que este es el espacio «mental y social» específico, con cualidades que deben resaltarse como una de las formas de producción en una sociedad determinada y donde se van a manifestar contradicciones. Por esta razón, para entender el espacio público en la actualidad, es casi obligante hacerlo desde una óptica dialéctica porque, más que ofrecerse como una alternativa, es necesario conocer por qué el espacio público es el lugar donde se evidencia con más fuerza la crisis de la ciudad y las constantes luchas de intereses que en esta tienen lugar.

En este sentido, en el ámbito del análisis social del espacio en los tiempos contemporáneos, los trabajos de Henri Lefebvre, específicamente «La producción del espacio», ofrece pautas importantes como referencia para una reflexión teórica y metodológica sobre este tema.

Para Henri Lefebvre, «el espacio se produce como una mercancía y se hace desde tres esferas distintas»<sup>3</sup>. La primera es aquella en la que su producción está ligada a las representaciones del poder y el capital: se trata del espacio concebido por el Estado, los urbanistas, los arquitectos y la tecnocracia. La segunda es el espacio vivido por sus habitantes a través de símbolos, imágenes e intercambios, en donde la imagen de la ciudad es construida colectivamente a partir de la experiencia y el diálogo, entre las observaciones de cada ciudadano, de la forma en que se apropian de lugares específicos para

---

<sup>3</sup> Lefebvre, H. *Espacio y política*. Barcelona: Ediciones Península, 1991, pág. 24.

cargarlos de sentido y significado (calles, parques, edificios, monumentos, etcétera) Y, por ultimo, tenemos el espacio practicado, es decir, los modos en que cada ciudadano habita y recorre el espacio de la ciudad

En este sentido, cada esfera se puede pensar en la forma en que las personas leen e interpretan la ciudad a partir del texto construido por el Estado y los urbanistas. Igualmente, en este marco, Lefebvre propone «desfetichizar» el espacio para dejar de percibirlo como dimensión inerte y predeterminada. «El espacio es algo vivo y dinámico, que se produce e instituye no solo desde la normatividad del Estado y el diseño de urbanistas y arquitectos, sino también desde las vivencias cotidianas (imágenes, símbolos) y los modos que tiene el ciudadano común de practicarlo y observarlo» (la producción del espacio)<sup>4</sup>

En este contexto, el espacio público se concibe como espacio de representación en el que circulan imágenes, ideologías, símbolos y espectáculos que son apropiados por los ciudadanos. Es en ese espacio donde tiene lugar la ilusión de progreso que representa seguir un determinado modelo de ciudad, la evolución constante de manifestaciones culturales hacia estados cada vez más depurados, la novedad como espectáculo en las exhibiciones del comercio formal, el espacio público y su regulación como exhibición del poder del Estado.

También tiene lugar el consumo crítico de estas representaciones por parte del público. Es decir, contrariamente a lo que se afirma, en el siglo XX, el consumo es visto como un lugar de producción en la medida en que se dan

---

<sup>4</sup> Lefebvre, H, *Op cit*, págs 27-28

apropriaciones y modos de uso que son propios de un consumidor que reinterpreta, redefine y transforma las imágenes y los símbolos de su entorno. Siendo así, se puede entender el espacio público como *escenario* donde cada ciudadano produce espacio a partir de sus experiencias y vivencias, representa un papel y donde la ciudad va estar sujeta a reglas, símbolos, imágenes, claro que estas representaciones estarán sujetas a las experiencias y vivencias con las que cada individuo las manifieste, en cada una de sus dimensiones físicas, sociales, culturales y políticas, ya que es un lugar de relación, identificación, manifestaciones y, sobre todo, un lugar de expresión comunitaria de sus habitantes.

Por su parte, Borja relaciona la historia de la ciudad con su espacio público, cuando sostiene que «el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía, es un espacio físico, simbólico y político. Agrega que al espacio público se le pide ni más ni menos que contribuya a proporcionar sentido a nuestra vida urbana»<sup>5</sup>, por lo que la calidad, la multiplicación y la accesibilidad de los espacios públicos van a definir, en buena medida, el progreso de los que lo habitan.

Otros enunciados sobre este mismo tema son los planteamientos del autor Manuel Castells, después del resquebrajamiento de los enfoques de la Escuela de Chicago como prototipo de la sociología urbana, que hasta entonces había imperado en los estudios sobre ecología urbana, quien propone un esquema teórico que permite analizar los fenómenos urbanos y, a su vez,

---

<sup>5</sup> Borja *Espacio público ciudad y ciudadanía* Editorial Electa, Barcelona, 2003, pág. 21

delimita el objeto de estudio de la sociología urbana, así como estableció que, al hacer un análisis de los fenómenos urbanos, no debería concebirse como lo inverso a lo rural, sino como un proceso en el cual se resalte en las formas espaciales de la organización social. Desde esta perspectiva, el autor visualiza la urbanización como un proceso que incluye «el ordenamiento de las formas espaciales de las sociedades humanas, la concentración de actividades y poblaciones en un espacio restringido, y un sistema cultural propio, a lo que el denomina 'cultura urbana'»<sup>6</sup>, que enmarca un sistema de valores, actitudes y comportamientos que ocasionan una magnitud de distancia social y cultural entre las poblaciones urbanas y las del campo.

Para Castells, la forma espacial de una sociedad se relaciona con sus mecanismos de desarrollo y considera que las formas de las ciudades solo pueden comprenderse a través de los procesos sociales, de esta forma, la estructuración de la ciudad se ve como la manifestación de una lucha social, por consiguiente, las ciudades se transforman no solo por la acción de los que ostentan el poder emanando lineamientos urbanísticos y organización social, sino que, igualmente, los grupos menos desfavorecidos desempeñan un papel preponderante en el desarrollo de la ciudad.

De este modo, las interpretaciones de Castells se enmarcan en la acción que realizan los individuos con capacidad organizativa para transformar el espacio donde viven. Como observamos, estos planteamientos son diferentes a los que hacía la Escuela de Chicago, pues no tomaban en consideración la

---

<sup>6</sup> Castells, M. *La cuestión urbana*. México D. F., Siglo XXI, 1980, pág. 36

capacidad de los individuos para transformar su entorno, ya que las grandes urbes suministran un conjunto de posibilidades para la elección del espacio urbano, pero este abanico de alternativas no es igual para todos los individuos, porque estas elecciones no son totalmente libres. Es por esto por lo que en las ciudades se dan mayores diferencias entre los individuos, que no solo generan alejamiento, sino también marginalidad, como resultado de la desigualdad social. Entre más grande sean las ciudades más amplio será «el abanico de variación individual y más grande será también la diferenciación social, lo que determina el debilitamiento de los lazos comunitarios»<sup>7</sup>

## 1.2 El Concepto de 'ciudad'

La ciudad es un espacio en desposesión de algunos agentes sociales y en reapropiación de otros «en el cual se generan nuevos intereses que no necesariamente consideran lo 'local' como vector de potenciación de ese territorio, relegando al ciudadano a una condición de espectador frustrado de su ciudad»<sup>8</sup>

Es evidente que la ciudad es un espacio que se transforma constantemente en el tiempo, por lo que no solo es posible leer cambios fundamentados en enfoques económicos, sino también distinguir la dimensión «intangible» o «simbólica» de las ciudades representadas en actores o agentes con capacidades de incidir en la ciudad, determinando y disputando el rumbo de

---

<sup>7</sup> Castells, M. *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. Vol. 3 «Fin del Milenio», Madrid, Alianza Editorial, pág. 77-78

<sup>8</sup> Borja, 2009, *Op. cit.*, pág. 179

la misma. Casos estos que la lleva a visualizar como una problemática urbana compleja, que puede ser abordada por diversos enfoques, desde el eje de la restructuración productiva del capitalismo, la reorganización territorial metropolitana, las revoluciones tecnológicas, la globalización económica, la fragmentación de los espacios, el acceso al transporte público y la globalización, etcétera

Por tal razón, para comprender este concepto, es imperativo conocer su génesis y después entender su dinámica. En Europa, se inicia un periodo de gran acumulación capitalista impulsado por una serie de sucesos como los descubrimientos geográficos, las conquistas, el fortalecimiento de los regímenes monárquicos, la producción de grandes inventos como la imprenta, el uso militar de la pólvora y la brújula, así como el surgimiento de la teoría mercantilista, el crecimiento poblacional y los procesos de urbanización, entre otros

«La ciudad comercial está considerada —a partir del siglo XVI hasta la Revolución Industrial— y coincide con el nacimiento de las naciones y el Estado moderno, dirigido por un gobierno central que dirigía todos los aspectos de la vida social, económica y política dentro de su competencia»<sup>9</sup> Además, bajo este mismo contexto surge una nueva mentalidad sustentada en manifestaciones culturales diferenciadas por Lefevre, una de carácter aristocrática y otra de carácter popular. El desarrollo del conocimiento científico y los criterios de verdad a la razón y la experimentación cobran importancia en las esferas del saber. «La ciencia se erige entonces como sustento de toda crítica al orden

---

<sup>9</sup> Castells, M. *Op. cit.*, pág. 141



precedente y también como nueva ideología que legitimó al orden social emergente»<sup>10</sup> Este período se caracterizó principalmente por los grandes movimientos culturales (el Renacimiento, el Humanismo y el Protestantismo) que lograron incidir sobre la vida urbana y sus instituciones y las marcaron grandemente

En el devenir histórico de la humanidad «se han configurado significativas épocas, más allá de las rígidas divisiones seculares, las cuales han tenido un crucial punto de partida que estigmatiza el pensamiento y las circunstancias de la gente»<sup>11</sup> que mostraron la separación entre la realidad medieval y el nacimiento de la Edad Moderna, cuando el ser humano es concebido como eje fundamental sobre el cual giraba el universo. Es precisamente a través de este movimiento que se explica el surgimiento del Protestantismo y la Reforma con sus aspectos económicos, políticos y culturales que influyen en el establecimiento de una sociedad y un orden capitalista que se fundamenta en la acumulación. Este proceso es importante por las implicaciones en términos cualitativos en cuanto a la organización del modelo económico que facilitó al capitalismo revolucionar los métodos productivos, así como también superar su supeditación a las formas artesanales y gremiales, «en las que se sustentaba la actividad económica»<sup>12</sup> y también originó la creación de formas productivas y organizativas del capitalismo moderno.

---

<sup>10</sup> Lefebvre, H. *El derecho a la ciudad*. Barcelona, Ediciones Península, 1976, págs. 42-43

<sup>11</sup> Castells, M. *Op. cit.*, pág. 6

<sup>12</sup> Lefebvre, H. *Ibíd.*

Es importante destacar que a partir del siglo XVIII «el primer proceso (que se da) es la reestructuración del capitalismo y la interdependencia global de las sociedades, lo que introduce una forma diferente de relación entre Estado, economía y sociedad»<sup>13</sup>

Producto de esta reestructuración económica se va establecer un orden social, dándole a la clase trabajadora un sitio especial en la ciudad, donde ocurren los aspectos más diversos y contradictorios de la vida social, dado que en esta se desarrollan contradicciones económicas en el capital, en el trabajo y en lo social que se manifiestan entre la burguesía y el proletariado. Además, con el desarrollo del capitalismo se perpetra escabrosamente la idea de percibir el territorio sobre la expansión urbana vinculada como fuente de ganancia a través de la especulación de la tierra. Queda como resultado un incremento de las propiedades en renta aparejado de una decadencia notable en las viviendas de grandes sectores sociales pobres. Por lo tanto, «la ciudad de este período se construye únicamente con la lógica del lucro, no se ocupa demasiado ni de la estética ni de la calidad para la construcción de las viviendas [ ] Las razones financieras deciden la forma y funcionalidad de la ciudad»<sup>14</sup>, lo que nos lleva a considerar la ciudad comercial en el siglo XVI hasta la Revolución Industrial como fruto del Estado, ya que «[el Estado] es el que ordena los problemas urbanos, trata y gestiona los asuntos urbanos, tanto en lo político como en lo económico y lo técnico dentro de su jurisdicción»<sup>15</sup> extrayéndole un excedente

---

<sup>13</sup> Castells, M., *Op cit* págs 43-44

<sup>14</sup> Lefebvre, H. *El derecho a la ciudad*, pág 17

<sup>15</sup> Castells, M. *Op cit*, página 7

de producción que pueda ser cambiado por el excedente de producción de otros territorios, donde «la ciudad no inventa el comercio (pero modifica su carácter), transformándolo en mero trueque irregular de excedentes agrícolas en intercambio regular de bienes suntuarios, en general manufacturados»<sup>16</sup>, debido a que «el comercio implica una mayor circulación de la moneda, y es el intercambio monetario lo que finalmente hace posible la ampliación de la división social del trabajo»<sup>17</sup>

De esta manera, la ciudad industrial surge como producto no solo de los desequilibrios territoriales y políticos, sino también de los sociales, provocado por el despliegue profundo de las relaciones capitalistas y sus mecanismos, relacionados estrechamente con el mercado y la competencia individual. Todos estos cambios que se suscitan en la estructura social, económica y política —sustentados precisamente por esa división del trabajo y la especialización técnica que se transforman en procesos contradictorios que aun hoy se hacen presentes en las ciudades— privilegian «la producción y construcción del espacio como lugar donde se llevan a cabo los beneficios privados, la rentabilidad, el espíritu utilitarista y pragmático, donde se dan los principales mecanismos de reproducción capitalista»<sup>18</sup>

Esta dinámica concentra la creatividad del producto de la acción de los individuos debido a que estos transforman e influyen en su medio, mediante la práctica social por la supervivencia y por la apropiación diferencial del producto

---

<sup>16</sup> Lefebvre, H. *Op cit*, pág 33

<sup>17</sup> Castells, M. *Op cit*, pág 145

<sup>18</sup> Castells, M. *Op cit*, pág 279

cantidad de viajes que se tienen que realizar a pie entre los residentes de los diferentes sectores

- 6 *Viajes en auto por ingreso de hogar* es la cantidad de viajes motorizados realizados por los miembros del hogar. Este indicador permite captar qué hogares, según ingreso, dependen más del automóvil privado y cuáles del transporte público
- 7 *Tiempo promedio de viaje por ingreso de hogar y ubicación por sector* es el tiempo invertido (medido en minutos) en la movilidad según ingreso del hogar. Permite observar las desigualdades de tiempo entre los diferentes sectores

#### **8.5.1 Variables de interés**

- *Desigualdades en la comodidad* interesa conocer cómo es el proceso de traslado y las incomodidades a las que está expuesta la gente pobre, usuaria del transporte público
- *Desigualdad social* es la condición por la cual los habitantes de los sectores de autoconstrucción tienen un acceso desigual a los servicios y a las posiciones que valora la sociedad
- *Fragmentación de los espacios sociales*
  - *Segregación* relegar a ciertos sectores de la población o vecindarios con menos recursos a servicios más deficientes y en un entorno humano y material degradado

de su trabajo, que no solamente expresan las relaciones de producción, que son las que constituyen la base económica de este sistema, sino también la relación de la superestructura, la cual le sirve a la ciudad para proyectar sobre el territorio la totalidad social económica y hasta cultural para, luego, caracterizarlo de acuerdo a su posición en la estructura de clases

### **1 3 Concepto de 'barriada de autoconstrucción'**

En esta investigación consideraremos las 'barriadas de autoconstrucción' como un área en donde se establecen las familias, comunidad o personas que están fuera del margen de los reglamentos o normas establecidas por las autoridades encargadas de establecer el ordenamiento urbano que, por lo general, presenta un alto grado de carencia o precariedad en cuanto a criterios de organización espacial, en las cuales la opción de invadir tierras públicas y privadas se convierte en el hilo conductor del establecimiento de barriadas de autoconstrucción. Esta ha sido la única forma de resolver la falta de hogares urbanos para millares de familias necesitadas de viviendas y de escasos recursos, quienes construyen sus viviendas con esfuerzos propios.

Para el Ministerio de Vivienda son «situaciones de hecho caracterizadas por el establecimiento de grupos de personas en un espacio físico determinado sin que la distribución de las viviendas, espacios públicos, áreas verdes,

servidumbres publicas y demás elementos de la comunidad obedezcan a criterios urbanísticos»<sup>19</sup>

Estos sitios son densas áreas de barriadas que abarcan a comunidades o individuos localizados en viviendas autoconstruidas con deficientes condiciones de habitabilidad, las cuales se originan mediante ocupaciones espontáneas de terrenos, publicos o privados, sin reconocimiento legal, acrecentando los sitios aledaños a la ciudad y los limites de las zonas urbanas en terrenos marginados con elevados riesgos para las viviendas allí construidas que, por lo general, son el producto de la necesidad urgente de obtención de una vivienda por parte de las familias o individuos de las comunidades urbanas de escasos recursos económicos o de migrantes llegados de zonas rurales en busca de mejores oportunidades de vida, quienes son obligados a abandonar sus tierras por multiples motivos, como lo es la no existencia de políticas agropecuarias que incentiven el sector agropecuario, así como también la falta de otras politicas que les ofrezcan soluciones de viviendas a las poblaciones (tanto las que migran del campo a la ciudad como las de alrededores), con propuestas válidas de soluciones habitacionales cónsonas con la realidades socioeconómicas que habiliten a estas familias o personas a adquirir por medios legales viviendas dignas

Generalmente, estas barriadas de autoconstrucción se caracterizan por poseer un nivel muy rápido de desarrollo no estructurado y no planeado, viviendas con limitado acceso a infraestructuras o servicios básicos tales como

---

<sup>19</sup> Ministerio de Vivienda, Ley 20 de 27 de marzo de 2009

transporte público, agua potable, electricidad, servicio sanitario, entre otros. Sus residentes normalmente carecen de suficiente preparación educativa, por lo tanto, es común que estén ubicados dentro de las actividades económicas informales o desempleados y que, a su vez, presenten múltiples condiciones socioeconómicas entre sus habitantes, que los llevan a vivir en un estado de segregación física y socialmente marcado por la pobreza en su medio.

#### **1.4 Concepto de 'acceso al transporte'**

Para conocer las implicaciones que representa el acceso al transporte para los sectores más desposeídos de la ciudad, consideramos útil conocer la relevancia del concepto "acceso", que, para Castells, es un concepto que está inmerso en el término 'exclusión social', que define como «el proceso por el cual a ciertos individuos y grupos se les impide sistemáticamente el acceso a posiciones que les permitirían una subsistencia autónoma dentro de los niveles sociales determinados por las instituciones y valores en un contexto dado»<sup>20</sup>. Es, en este sentido, un concepto en conexión a los lugares, a las posibilidades de obtención de un bien, facilidad en el servicio buscado desde un determinado lugar. Por consiguiente, el acceso va estar relacionado con el grado de dificultad de desplazamiento de los individuos en determinadas áreas y que requieren satisfacer sus necesidades.

Lo que para Castells representa un «acceso desigual en las redes de infraestructura y las estrategias de promoción económica está geográficamente

---

<sup>20</sup> Castells, M. *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*, pág. 98

concentrado, y deja a zonas enteras marginadas de los territorios»<sup>21</sup>, donde la ciudad se presenta como espacio de interacción social de fuerzas que se presentan en constante lucha, cuya estructura está vinculada con el capital acumulado y su distribución está relacionada por el capital, donde toda clase de bien se considera un mercado, en otras palabras, es un bien considerado que se produce o crea y hasta consume

Mientras, Lefebvre aboga, a través del derecho a la ciudad, por «rescatar el hombre como elemento principal, protagonista de la ciudad que él mismo ha construido»<sup>22</sup>, por lo que el acceso debe ser visto no solamente como la posibilidad que tienen los individuos sin ninguna distinción de acceder a los diferentes bienes, servicios y las actividades que ofrece el medio urbano y su inserción a las diferentes esferas urbanas (productiva, comercial, de ocio, asociativa, etcetera), que solamente pueden ser llevados a cabo por los individuos siempre y cuando vaya acompañado de un adecuado acceso al conjunto del territorio urbano. Tomando en consideración que una de las particularidades del acceso es que posibilita a los individuos hacer uso de la ciudad

También es importante señalar que el acceso no solamente abarca una dimensión territorial, sino también se presenta con una vertiente individual con respecto al número de opciones (mismo espacio y territorio) que tienen las personas para llegar a los distintos lugares urbanos, dado que esta no se distribuye hacia todos los sectores. Ya sea que se trate de una persona o varias, cada una tiene su espacio temporal de acceso, el cual no solo dependerá

---

<sup>21</sup> Castells, M *Op cit*, pág 112

<sup>22</sup> Lefebvre, H *Op cit*, pág 112



del grado de organización del territorio, sino también de sujeción de relación, el nivel de renta y las actividades sociales desempeñadas

Por lo tanto, al estudiar el acceso al transporte de las personas, debe hacerse desde las diferentes opciones que tienen los individuos de acceder a los «procesos de consumo, producción, intercambios y gestión (planificación urbana)»<sup>23</sup>, y, asimismo, tomando en consideración las distintas características del territorio donde se produce la concentración de actividades, situaciones que nos llevan a ver que estos dos conceptos están íntimamente relacionados y deben ser concebidos como un derecho («derecho a la ciudad») de los individuos que les permite realizar alguna actividad en esta [la ciudad]

Dada la importancia que hoy día ha llegado alcanzar el transporte público de pasajeros como parte integrante de la estructura urbana y, a su vez, constituyéndose en el medio que permite superar las distancias que separan a la población de los diversos centros de actividad y también como la principal y, en algunos casos, la única alternativa de movilización de muchos sectores de la población, donde el acceso al transporte no se presenta de una forma igualitaria para la gran mayoría de la población, en especial para las personas de los estratos populares, residentes en lugares periféricos, cuyas posibilidades de acceder a un medio de transporte es cada vez más reducida. Esto da como resultado una condición desigualdad que refleja el sistema de dominación social y económico en el que los hogares se reagrupan en función de la capacidad social de los

---

<sup>23</sup> Castells, M *Op cit*, pág 17

sujetos (etnia, ingreso, escolaridad, estatuto profesional, etcétera), y que establece una estratificación urbana correspondiente, en parte, a un sistema de estratificación social. En este contexto, «el espacio tiende a organizarse de forma diferenciada en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de recia disparidad social entre estas, entendidas no solo en términos de diferencia, sino también de jerarquía»<sup>24</sup>

Lo anterior es el producto de una segregación social en el espacio urbano en el que prevalecen serias desigualdades de ingresos y de acceso real a las ofertas servicios para la población más vulnerable o más débil que viven en la marginación periférica

## **1.5 Concepto de 'calidad de vida'**

Los seres humanos siempre han demostrado un gran interés sobre el tema de calidad de vida. Tal como se demostró en la década de los 60 donde este concepto fue utilizado en diversos ámbitos, tales como salud, educación, economía, política y servicios en general, entre otros. Es por eso que muchos autores piensan que no se puede hablar significativamente de calidad de vida en general, sino que se debe definir dominios específicos de la calidad de vida, como por ejemplo la cuantificación de los servicios o costos sociales de las directrices gubernamentales para, de esa forma, realizar los cálculos de un producto social.

---

<sup>24</sup> Castells, M. *Op. cit.*, pág. 18

De allí que el autor Arostegui manifieste que este concepto hace su aparición con los debates públicos en torno al medioambiente y al deterioro de las condiciones de vida urbana, durante la década de los años de 1950 y a comienzos de 1960, el creciente interés por conocer el bienestar humano y la preocupación por las consecuencias de la industrialización de la sociedad hacen surgir la necesidad de medir esta realidad a través de datos objetivos, y desde las Ciencias Sociales se inicia el desarrollo de los indicadores sociales, estadísticos que permiten medir datos y hechos vinculados al bienestar social de una población «Estos indicadores tuvieron su propia evolución siendo en un primer momento referencia de las condiciones objetivas, de tipo económico y social, para en un segundo momento contemplar elementos subjetivos»<sup>25</sup>

El desarrollo de esto permitió que muchas varias organizaciones realizaran investigaciones relacionadas con este término, y según Zuñiga «se contemplan dos estudios relevantes acerca de la evolución del concepto 'calidad de vida' en las últimas décadas»<sup>26</sup>

Uno de estos estudios es el realizado en 1961 por un grupo de agencias como la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco), las cuales presentaron un informe en el que señalaban nueve componentes del nivel de vida salud, alimentación, nutrición,

---

<sup>25</sup> Arostegui, I *Evaluación de la calidad de vida en personas adultas con retraso mental en la Comunidad Autónoma del País Vasco* Universidad de Deusto, 1998, pág 19

<sup>26</sup> Zuñiga, C *Cuidados paliativos en nefrología* Rev Méd , Chile, 2006, pág 134

educación, vivienda, empleo, condiciones de trabajo, vestido, recreo, esparcimiento, seguridad social y libertades humanas

Pero realmente este tema se estudió en el renombrado "Texto de Campbell" de 1971 a 1976. En este trabajo, el concepto de "calidad de vida" era considerado como sinónimo de bienestar, y también se involucraba felicidad, satisfacción con la vida, afectos, estrés, ansiedad y competencias personales. Donde se señala que la evaluación que las personas hacían de su nivel de satisfacción resultaba de la comparación que realizaban entre su medida o patrón de evaluación y su situación actual. En el mismo se consideró la satisfacción de la vida como un todo y se utilizó una escala con 17 dominios que conformaron un índice de calidad de vida, quedando demostrado que las relaciones entre las situaciones llamadas objetivas y los estados psicológicos de los individuos eran «imperfectas» por lo tanto, si se desea conocer la experiencia de calidad de vida de las personas, resultaba esencialmente importante solicitarle una descripción de su estado.

Igualmente, para esos mismos años, como resultado del desarrollo y perfeccionamiento de los indicadores de los indicadores sociales en los años de las décadas de 1970's y 1980's, surge la necesidad de establecer una diferenciación entre los otros conceptos y la calidad de vida, con la inclusión del término en la primera revista monográfica de Estados Unidos, *Social Indicators Research*, en 1974, y en *Sociological Abstracts*, en 1979, donde se da una difusión teórica y metodológica, quedando como un concepto que involucra todos los aspectos relacionados con la vida de los seres humanos, ya sean

estos de carácter subjetivo u objetivo. De allí, su importancia como objeto de estudio por diversas disciplinas.

Sin embargo, vemos que hoy existe una preocupación en cuanto a las diferentes formas como se aborda el concepto en relación con su evaluación sistemática y científica.

Décadas más tarde, en 1995, específicamente, se crea la International Society for Quality of Life Studies (ISQOLS), que tiene como finalidad la de motivar a los investigadores para que realicen estudios interdisciplinarios en las áreas psicología, medicina, política, ciencias sociales, medioambiente y otras disciplinas. Al respecto, Vitterso planteó la necesidad de «separar los componentes objetivos y subjetivos de la calidad de vida, considerando que el bienestar personal es un concepto más restringido que el de calidad de vida y es un vehículo para entender a los sujetos, sus sentimientos, motivaciones, pensamientos y acciones»<sup>27</sup>

Por esto, durante mucho tiempo, muchos son los investigadores que se han dado a la tarea de definir calidad de vida, y todavía no se llega a un entendimiento en su definición, ya que no hay una teoría única que defina y explique este fenómeno y que logre integrar todos los elementos que le son necesario para que los individuos vivan con calidad, debido a que, para algunos, es determinada por el nivel económico y la felicidad, y, para otros, por el bienestar, aunque todos estos son componentes integrales de la calidad de vida.

---

<sup>27</sup> Vitterso, J. En [www.palermo.edu/cienciassociales/publicaciones](http://www.palermo.edu/cienciassociales/publicaciones), 1998.

Hoy por hoy existe una diversidad de criterios en torno al concepto de “calidad de vida” Gildenberger, por ejemplo, lo define como «la capacidad que posee el grupo social ocupante de satisfacer sus necesidades con los recursos disponibles en un espacio natural dado Abarca los elementos necesarios para alcanzar una vida humana decente»<sup>28</sup>

Asimismo, Garduño Estrada considera que la calidad de vida es un concepto complejo compuesto, por un lado, por las cantidades de sustento y, por el otro, es un sentimiento de felicidad o tristeza, expectativas desmedidas o aumentadas, alta o baja moral Ambos se dan a partir de la interacción de todos los recursos disponibles con los intereses y valores particulares de un ambiente social También indica que la calidad de vida «implica una evaluación cognitiva expresada como un juicio que incluye la satisfacción, la importancia, las expectativas disminuidas o aumentadas sobre una variedad de dimensiones y significados relevantes identificados por el propio sujeto»<sup>29</sup>

Otro estudioso que realiza una serie de aportes en cuanto a la definición es Abreu, quien reconoce que «para apreciar la calidad de vida se requiere una doble evaluación»<sup>30</sup> Por un lado qué calidad de vida tenemos al compararnos con otras personas o grupos con los que se coexiste Por otro, cuál es la velocidad y orientación que determinarán la calidad de vida a futuro Además,

---

<sup>28</sup> Gildenberger, C «Desarrollo y calidad de vida» En [mundolatino.org/v/politica/descalvi.htm](http://mundolatino.org/v/politica/descalvi.htm) pág 3

<sup>29</sup> Estrada, G *Calidad de vida y bienestar subjetivo en México* UDL, Centro de Estudios sobre Calidad de Vida y Desarrollo, 2005, pág 16

<sup>30</sup> Abreu, L «Problemas y dilemas en la definición de calidad de vida» En *Calidad de Vida, Salud y Ambiente* México, CRIM/UNAM/INI, pág 17

para nuestro autor, es un fenómeno dinámico no lineal que articula lo cuantitativo y lo cualitativo

En cambio, González y Esquivel indican que 'calidad de vida' es el grado en que una sociedad posibilita la satisfacción de necesidades materiales y no materiales a los miembros que la componen Y «se manifiesta a través de las condiciones objetivas en que se desenvuelve la sociedad y en el sentimiento subjetivo que de la satisfacción de sus deseos (socialmente influidos) y de su existencia tienen los miembros de la misma»<sup>31</sup>

Asimismo, para Cisneros, considera que la calidad de vida es entendida como el «grado de satisfacción de las necesidades humanas objetivas y subjetivas, individuales y sociales, en función de la cultura y del entorno natural de una sociedad particular»<sup>32</sup>

A lo largo del tiempo, el concepto calidad de vida ha sido definido como la calidad de las condiciones de vida de una persona, como la satisfacción experimentada por la persona en condiciones vitales, como la combinación de componentes objetivos y subjetivos, es decir, una conjugación de factores

Sin duda, la realización de un estudio sobre calidad de vida debe enmarcarse dentro de los parámetros pertinentes, tratando de incorporar cada uno de los aspectos, sean estos de carácter objetivo o subjetivo, ya que se trata un concepto general, abstracto e inclusivo que tiene un doble carácter (objetivo y

---

<sup>31</sup> Jiménez, F *et al* «La percepción de salud bucal como medida de la calidad de vida en ancianos» ADM (en prensa), págs 47-49

<sup>32</sup> Cisneros G *Calidad de vida* An Med Interna, 2000, vol 18(2), págs 47-49

subjetivo) y múltiples dimensiones, por lo que, dependiendo del problema de investigación abordado, puede privilegiarse una o varias de estas dimensiones

Dado que la calidad de vida se evidencia entre los individuos, porque es producto de una construcción social, va depender de la capacidad de esa sociedad para resolver satisfactoriamente en cantidad y calidad el conjunto de necesidades básicas como transporte, vivienda, salud, empleo, vestido, libertad democrática, seguridad y paz, entre otros

En esta investigación, 'calidad de vida' será entendida como un concepto que incorpora, totaliza todos los elementos que reflejan las condiciones de vida de los individuos, incluyendo necesidades, expectativas, posibilidades de acceso a infraestructuras sociales y públicas, para, de esa forma, alcanzar una verdadera calidad de vida



## **CAPÍTULO III**

### **APROXIMACIÓN AL OBJETO DE ESTUDIO**

## **CAPÍTULO III**

### **APROXIMACIÓN AL OBJETO DE ESTUDIO**

#### **1 Algunas consideraciones teóricas de la formación de barriadas de autoconstrucción en el corregimiento de Arraiján Cabecera**

Los modelos de ciudades que surgieron en distintos lugares del planeta hace más de 5000 años guardan gran similitud en cuanto a su organización territorial, al considerar los espacios colectivos urbanos y dinámicos. Con el paso del tiempo, estas [las ciudades] han sufrido una serie de transformaciones en su organización, producto de sus actividades sociales asentadas en un mismo centro (monocéntrica), de una manera jerarquizada, donde los límites establecidos entre lo urbano y lo rural eran demarcados claramente. Debido a que la densidad poblacional era relativamente alta, igualmente sus dinámicas y cultura, tal como lo indica Pesci: «La urbe griega, romana, inca, azteca y maya, al igual que la ciudad colonial americana, son ejemplos claros de este modelo urbanístico que se desarrolla desde una plaza pública hasta la periferia»<sup>33</sup>

Y la ciudad de Panamá, igual que todas, desde sus inicios en 1904, siempre ha desempeñado un papel histórico, importante en cuanto a su expansión, que se inició en el siglo XX, como es el caso del barrio de San Felipe, que nació después de la destrucción de la antigua ciudad de Panamá. «Don Antonio Fernández de Córdoba tuvo a su cargo el diseño y construcción de una nueva ciudad y las 16 hectáreas seleccionadas fueron protegidas por

---

<sup>33</sup> Pesci, R. *Medioambiente y desarrollo*. CEPAL, 2008, pág. 56

una muralla poligonal construida en 1688»<sup>34</sup> Muy pronto, el lugar se dividió en dos áreas bien definidas el intramuros y el extramuros, este ultimo poblado por gente humilde, que formó el barrio de Santa Ana, antiguamente llamado Malambo y que año más tarde alcanzó un gran auge con las rutas de comercio como lugar de tránsito, y que por muchos años en su «Parque» lugar ideal para debates políticos, actividades sociales y culturales, y hasta para elecciones presidenciales

Todos estos hechos dieron como resultado un fenómeno social de grandes concentraciones humanas que, en palabras de Redman, «son el resultado del aumento de la producción de alimentos, la incipiente aparición tanto de la industria como el comercio y el carácter cada vez más jerárquico de los gobiernos»<sup>35</sup> Dicha revolución trae consigo profundos cambios en las vinculaciones de los seres humanos entre si y con su entorno físico, lo que observamos en la ubicación socioespacial que ocupan los sectores de autoconstrucción en el corregimiento de Arraiján Cabecera, donde se pone de relieve el proceso de segregación espacial y posibilitan la visualización de la marginación social existente en los mismos, ya que tradicionalmente se ha evidenciado que el lugar en que se localizan las viviendas en un espacio urbanos es determinante en su ubicación como indicador social

Esto se advierte desde épocas muy antiguas (en Grecia, por ejemplo), cuando se edificaban zonas de residencias destinadas a la función de la

---

<sup>34</sup> Benjamín, A. En *La Prensa* de 29 de abril de 2002, pág 3

<sup>35</sup> Redman, C *Los orígenes de la civilización Desde los primeros agricultores hasta la sociedad urbana en el Próximo Oriente* Barcelona, 1990, pág 32

supuesta calidad de los seres humanos, donde los ciudadanos, que eran los hombres libres y que nacían en Grecia, habitaban en la ciudad-polis, considerada la comunidad urbana autónoma, mientras que los esclavos no-ciudadanos, que habitualmente pertenecían a grupos o etnias sometidas, habitaban en barrios, localizados fuera, alejados de la ciudad y con fisonomía muy diferenciada de la ciudad-polis

También observamos que este fenómeno en la modernidad se profundiza más con el urbanista moderno Code de la Nature, de acuerdo con Morrely, en 1775 (citado por Bauman) Con sus proposiciones de organizar las ciudades en Europa de acuerdo a los principios de uniformidad y regularidad donde los espacios debían estar estructuradas, en consonancia con la «calidad de sus habitantes»<sup>36</sup>

Asimismo, en el proceso de industrialización, presenta una gran concentración de población en un territorio que, en los países dependientes de América latina, ha sustentado Gravano, «adquirió algunas características distintivas con relación a los países europeos, puesto que aquí se configuró con base a la lógica de las economías dependientes y subalternas respecto a los centros internacionales»<sup>37</sup>

Así, se generan múltiples efectos contradictorios, ya que se lograba la integración de un sector de la población por medio del trabajo, mientras una

---

<sup>36</sup> Bauman, Z *La globalización Consecuencias humanas* Fondo de Cultura Económica, México, 2001, pág 21

<sup>37</sup> Gravano, A *El barno en la teoría social* Editorial Espacio, Buenos Aires 2005, pág 20

parte muy significativa de la población fue relegada urbanamente a una zona marginal, lo que generó una teorización de esta problemática social y urbana una de carácter histórico apoyada en unas ideologías de la integración-adaptación funcional, tal lo ejemplifica Gravano «es la teoría desarrollista en América latina»<sup>38</sup>, la cual visualiza la sociedad en forma dual. De este modo, se distinguen dos tipos de sociedades con escasa disociación entre ellas, ya que, por un lado, la existencia de un sector tradicional asociado a lo rural caracterizado por una insuficiente participación socio-política, debido a su sistema de producción, acota solamente la subsistencia de estos sectores por la carencia de un desarrollo industrial que impide incorporarse al sistema capitalista, y, por otro lado, se encuentra el sector moderno relacionado con lo urbano que se explica de acuerdo a su capacidad de adecuar y reformar el conocimiento científico técnico capitalista a este sistema, en el cual Dos Santos nos indica «la dependencia es una situación donde la economía de cierto grupo de países está condicionada por el desarrollo y expansión de otra economía, a la cual se somete aquella»<sup>39</sup>

Esta relación de interdependencia establecida por dos o más economías, y por estas y el comercio mundial, adopta la forma de dependencia cuando algunos países (los dominantes) pueden expandirse y autoimpulsarse, en tanto que otros (los dependientes) solo pueden hacerlo como reflejo de esa expansión, que puede influir positiva y/o negativamente en su desarrollo inmediato. De cualquier manera, la situación básica de dependencia lleva a los

---

<sup>38</sup> Gravano, *Op cit*, pág 9

<sup>39</sup> Redman, C., *Op cit*, pág 32

países dependientes a una situación global que los mantiene atrasados y bajo la explotación de los países dominantes

Esto se hace más evidente cuando un país es integrado por una «ciudad dual» al sistema capitalista, que no solamente se realiza a través de excesivos tramos de drenaje, sino también por la inclusión de la estructura capitalista con sus diferentes manifestaciones, donde su marcada tendencia es organizar la vida política, económica y social de estos países

Igualmente, la dependencia no debe ni puede considerarse como una relación generalmente externa impuesta a todos los desde fuera y contra su voluntad, sino que es igualmente una condición interna e integral de la sociedad, que determina a la burguesía dominante, pero, a la vez, es consciente y gustosamente aceptada por esta. Si la dependencia fuera solamente externa, podría argumentarse que la burguesía nacional tiene condiciones objetivas para ofrecer una salida nacionalista o autónoma del subdesarrollo. Pero, para Sotelo, «esta salida no existe precisamente porque la dependencia es integral y hace que la propia burguesía sea dependiente»<sup>40</sup>

Una sociedad se considera dependiente cuando su configuración social, política, económica e ideológica evidencia las relaciones de desigualdad en relación con otra formación social que ostenta el poder con respecto a esta. Es necesario destacar que entre estas configuraciones van a sobresalir las productivas, que son impuestas desde el centro en relación al capital,

---

<sup>40</sup> Sotelo, A. «Dependencia y sistema mundial ¿convergencia o divergencia? Contribución al debate sobre la teoría marxista de la dependencia en el siglo XXI» Marzo de 2008, pág. 6

financiamiento, tecnología y producción especializada. La dependencia provoca un desgaste en la relación centro-periferia, lo que agrava las contradicciones existentes en el centro. Si concebimos esta dinámica, con el proceso de urbanización, consistiría en la integración del espacio físico a la dinámica de dominación-dependencia dirigida por los países centrales.

Señala Hurtado que el desarrollo de las metrópolis subordinadas es siempre limitado por su condición de satélite. Estos satélites conocen su mayor desarrollo cuando sus vínculos con las regiones centrales son más tenues, «las regiones hoy más subdesarrolladas son aquellas que tuvieron en un pasado los vínculos más estrechos con las metrópolis, especialmente como exportadoras de materias primas»<sup>41</sup>

Es importante destacar que entre estas sociedades (países centrales, países subordinados) se dan algunas características que la diferencian, pero, a su vez, también comparten algunas. Las elevadas tasas de urbanización no muestran bajas tasas de industrialización, sino que son el producto de migraciones rurales que son generados por los cambios que son subgéneros de los procesos de industrialización de los países centrales. Así, por medio de la dependencia, se modifica el proceso de urbanización, con sectores intraurbanos bien diferenciados de carácter marginal.

En el caso específico de la ciudad de Panamá adquirieron características muy propias debido a obstáculos de corte muy particulares que guiaron y

---

<sup>41</sup> Hurtado, L. *Los teóricos del análisis del sistema mundo*, 2001, pág. 11

prácticamente determinaron su expansión, impidiendo que el desarrollo de la ciudad fuese distinto a un desarrollo lineal, el cual se vio interrumpido por la existencia de la zona canalera, lo que obstruyó la expansión lógica de la ciudad Tal como lo declara Herrera esos obstáculos fueron básicamente de orden político (presencia de la Zona del Canal), económicos (determinación de las obras de infraestructuras a ejecutar, con la consiguiente valorización de los terrenos) y físicos (representados por ciertas características geográficas del área de posible expansión) Estos obstáculos actuaron con una fuerza determinante que en su magnitud respectiva guardan el mismo orden en que aquí han sido presentados Y de no haberse visto la ciudad impedida de expandirse hacia el oeste por la limitación que representaba la Zona del Canal, «los obstáculos físicos habrían tenido un valor negativo muy limitado, el carácter de su superación habría sido diferente, la forma de la ciudad habría sido completamente distinta, al igual que la estructuración socioeconómica de sus barrios»<sup>42</sup>

Esto, sobre todo cuando observamos que la ubicación socioespacial que ocupan estos sectores pone de relieve el proceso de segregación espacial y posibilitan la visualización de la marginación social que se manifiesta en estos, porque siempre se ha evidenciado que el lugar en que se localizan las viviendas en unos espacios urbanos es determinante en la ubicación como indicador social de esas áreas perimetrales o ciudades dormitorio como es el caso del corregimiento de Arraiján, que presenta un crecimiento no planificado y como lo

---

<sup>42</sup> Herrera, L «El país que somos 30 años de Geografía Humana en Panamá» Colección Agenda Centenario Instituto de Estudios Nacionales, Universidad de Panamá, 2003, pág 11



indica Carrera, presenta una «estructura desigual producto de las relaciones sociales entre los diversos grupos urbanos, que dan como resultado contradicciones urbanísticas, con espacios urbanos y viviendas, habitadas por los sectores que cuentan con una actividad económica que les genera suficientes ingresos para acceder al espacio urbano, pero en detrimento de los trabajadores y los sectores no integrados a los empleos bien remunerados que se desplazan a barrios a los que, según Lefebvre, «van poblando atendiendo a los decretos del poder»<sup>43</sup>, y ejerciendo presión en las poblaciones preestablecidas formadas por barrios urbanos marginales improvisados producto de la segregación marginal, y que son el resultado de los nuevos puestos de trabajo generados por las nacientes industrias

En este marco, los pobladores, en su mayoría rurales, motivados por la expectativa de buscar mejores condiciones de vida, se vieron en la necesidad de movilizarse de la ciudad y ubicarse en áreas precarizadas o segregadas espacialmente, donde habita gran parte de la población que no tienen acceso a los servicios básicos públicos dignos de la sociedad, por falta de condiciones materiales y simbólicas que les permitan riquezas sociales como la tecnología, el ocio, la cultura, etcétera

## **2 Génesis del objeto de estudio**

En lo que concierne a la existencia del poblado de Arraiján no existe una uniformidad de criterio tal como se indica en los escritos del siglo XVII. No se

---

<sup>43</sup> Lefebvre, H. *Espacio y política*, pág. 40

Menciona el pueblo de Arraiján, incluso, por el año de 1735, cuando Carlos Maria de la Condamide, Jorge Juan y Antonio Ulloa realizan un trabajo cartográfico minucioso que cubria las regiones de Chagres y Rio Grande

Sin embargo, con la visita eclesiástica realizada en mayo del mismo año, el obispo Pedro Morcillo Rubio y Auñón se refiere a Arraijan como un lugar fronterizo a la ciudad de Panamá, con una población de 700 personas. En documentos del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial como *Plan de desarrollo urbano de las áreas metropolitanas del Pacífico y del Atlántico. La ciudad de Arraiján, información de interés*<sup>44</sup>, todo hace referencia a que el origen del poblado se remonta a 1510, cuando se da un encuentro entre la población indígenas y españoles, en el área del río Caimito, que a inicios del siglo XVI el emperador Carlos I de España instruye al Comando Real ubicado en el Istmo para que creara un pueblo con una iglesia ubicados en las áreas comprendidas entre el cerro Cabra y el río Caimito, dedicado a la agricultura de sustento. Para la época colonial, esta región demostró poco desarrollo económico y poblacional, dado que solo sirvió como sitio de paso entre la ciudad de Panamá y el lado oeste del país.

Observamos que décadas más tarde, en la época de la unión a Colombia, se reafirma una vez más la existencia del distrito de Arraiján (donde el general Juan Eligio Alzuru dio muerte al alcalde, don Lorenzo de Hoyos, en 1835) como una entidad administrativa que funcionaba como vía de comunicación entre la

---

<sup>44</sup> Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial. *Plan de desarrollo urbano*, Panamá: MIVI, Vol. II, 1998.

ciudad capital y el interior de la Republica se hacía cruzando en bote, en el puerto de Cochinito y, después de construido el Canal, por el puerto de San Juan, cerca de lo que es hoy se conoce como «Puente de las Américas» Después, el viaje se hacía a La Chorrera y otros lugares a caballo, en una carretera que pasaba por el pueblo de Paja (hoy Nuevo Emperador), para proseguir al interior de la Republica Entonces, Arraiján pertenecía al cantón de La Chorrera, conjuntamente con Capira, Chame y San Carlos, con paisajes de chozas de palmas, rodeadas de naranjos y cafetales, y con una población de 851 habitantes, segun censo general de 1843 de la Republica de Nueva Granada

Posteriormente, en 1855, con el naciente Estado Federal, la Asamblea Constituyente expide la ley el 12 de septiembre del mismo año mediante la cual se eleva este sector próximo a la ciudad al grado de distrito de Arraiján, pero, realmente, sus límites fueron definidos en 1874, con la ley 32, en el artículo n ° 8, que determina realmente sus demarcaciones Tan es así que para, cuando se produce la separación de Colombia en 1903, ya este sector de la ciudad de Panamá se consolidaba con una población de 1319 habitantes, segun el método de cálculo utilizado en el censo realizado por el Gobierno de Colombia en 1870, y aprobado en 1871, cuando se dispuso agregar a esa cifra un 25 % ante la necesidad del levantamiento del censo electoral en 1904 <sup>45</sup>

Este elevado y repentino crecimiento que se produce el en el recién consolidado distrito se debe a lo manifestado por Jaén Suárez «Durante los

---

<sup>45</sup> Contraloría General de la Republica, *Panamá en cifras 1972*, pág 147

primeros años del siglo XX habremos de advertir las perturbaciones más profundas que sufre la población del Istmo a lo largo del período poscolonial»<sup>46</sup>

La reanudación de los trabajos del canal interoceánico, emprendida por los norteamericanos en 1904, provoca desequilibrios geográficos de tal magnitud que una parte de las poblaciones de las provincias centrales y del Darién son empujadas hacia el nuevo polo de atracción que desbasta las campiñas centrales de Panamá producto del desplazamientos de población de las provincia de Coclé que pierde 15 % de sus habitantes, y de Herrera y Los Santos, que pierden 3 6% y 9% de sus poblaciones, respectivamente

Pasado los años, en 1924, se construye la carretera Arraiján-La Chorrera sin asfaltar, la cual fue terminada en 1928, facilitando, de este modo, la movilización de sus habitantes por río Congo, Paja y Pedro Miguel, en la antigua Zona del Canal, donde utilizaban un *ferry* para cruzar hacia la ciudad de Panamá y el lado oeste de la ciudad, así como al interior del país. En ese marco, los pobladores rurales, movidos por la expectativa de trabajar en dichas obras para mejorar sus condiciones de vida, se desplazaron a sitios más cercanos

Quizá las obras de construcción del Canal propiciaron la movilización de trabajadores hacia el área canalera, lo cual explicaría el brusco descenso demográfico. Para 1920, cuando aquellos trabajos habían concluido, encontramos a 2254 personas habitando en Arraiján. «A lo largo de esta década se da un lento crecimiento, alcanzando la cifra de 2676 habitantes en 1930

---

<sup>46</sup> Jaén Suárez, O. *La población del istmo de Panamá*. Panamá, Universidad de Panamá, 1980, pág. 22

Segun el censo de 1940, su población llegaba a 3966 habitantes»<sup>47</sup> Esta migraciones provocaron un aumento de la población pobre que quedó segregada espacialmente, ubicada en sectores marginales precarizados

Después de estos acontecimientos, apunta Jaén Suárez, «la capital del Istmo rompe al fin su espacio físico colonial del intramuros de San Felipe y el arrabal de Santa Ana y multiplica sistemáticamente su superficie y su población varios centenares de veces hasta nuestros días»<sup>48</sup>, extendiéndose la conurbación resultante en una suerte de abanico entre La Chorrera 30 kilómetros al oeste del centro histórico «Tejido urbano con discontinuidades provocadas, la vía de agua intermarina que lo parte en dos, y áreas de bosques deshabitados de la antigua Zona del Canal, además de grandes haciendas de hasta miles de hectáreas, cuyas tierras están destinadas a la especulación inmueble»<sup>49</sup>, continua

En los siguientes años de 1950, segun datos del Censo de Población y Vivienda de la Contraloría General de la República, este distrito registró una población de 7138 habitantes. Décadas más tarde, para los años de la década de 1960, este sector del país mantuvo un crecimiento demográfico bastante pausado, tal como lo precisa Herrera Jurado «Arraiján estaba constituido por un núcleo muy pequeño ubicado a lo largo de la carretera interamericana, al lado

---

<sup>47</sup> *Diano La Crítica*, febrero 2010

<sup>48</sup> Jaén Suárez, *Op cit* pág 26

<sup>49</sup> Jaén Suárez, *Op cit* pág 26

del limite de la Zona del Canal y de caminos interiores El censo de población indicaba que contaba con una población de 1396 habitantes»<sup>50</sup>

Esta disminución de la expansión territorial en este sector de la ciudad se debía más que nada a su cercanía con la Zona del Canal de Panamá que para esos años era administrada por los norteamericanos y que custodiaban esas tierras Para los años de la década de 1980, con los Tratados Torrijos-Carter se logran desafectar algunas áreas que, hasta entonces, entraban en renglón de protegidas, y fueron habitada por sectores populares de todas partes del centro de la ciudad capital y del interior de la Republica, lo que contribuyó al crecimiento poblacional que experimentó este sector, tal como lo puntualiza una vez más Herrera Jurado «Arraiján y La Chorrera continuaban creciendo a un ritmo muy importante»<sup>51</sup>

Segun los datos del Censo de Población y Vivienda de 1980, el nucleo urbano de Arraiján había duplicado su población Fue mayor aun el crecimiento de las localidades dispersas ubicadas a lo largo de la carretera interamericana, muchas de las cuales comenzaban a conturbarse entre si y con el propio Arraiján

Así, «Cáceres, El Llano y Burunga triplicaron su población en la década, mientras que Nuevo Arraiján, Vista Alegre y Cerro Silvestres la duplicaron En el mismo periodo habia además surgido la localidad de Nuevo Chorrillo

---

<sup>50</sup> Herrera Jurado *Op cit* , pág 120

<sup>51</sup> Herrera Jurado, *Op cit* , pág 26

En nuestro país esta situación empezó a agudizarse con los planes de ajuste estructural que se implementaron en los años de la década de 1980, lo que provocó las privatizaciones de los servicios públicos, profundizándose más con la intervención norteamericana a finales de esta década

Todos estos hechos nos permiten comprender, en su totalidad, la forma como se dan los efectos socioeconómicos urbanos en nuestra sociedad, en especial en el área del Pacífico en el corregimiento de Arraiján Cabecera, donde se genera toda una serie de problemas

Estos hechos se reafirman con los datos de la Dirección de Estadística y Censo de la Contraloría General de la República en 1990. El distrito de Arraiján tenía una población de 21 751 habitantes y en el censo del 2000 registra el más alto crecimiento, ya que el número de pobladores ascendió a 149 918 habitantes. Para 2005, Arraiján continuó su desenfrenado crecimiento con una población de 125 926 habitantes localizadas en 2519 km<sup>2</sup> de superficie ocupada y, para el Censo de Población y Vivienda de 2010, alcanzó la suma de 220 779 habitantes, distribuidos en sus ocho corregimientos (ver cuadro n ° 2)

**CUADRO N ° 2**

**POBLACIÓN TOTAL DEL DISTRITO DE ARRAIJÁN, POR CORREGIMIENTO,  
CENSOS DE 1980, 1990, 2000 Y ESTIMACIÓN AL AÑO 2005-2010**

<b>DETALLE</b>	<b>POBLACIÓN</b>			
	<b>AÑOS</b>			
	<b>1980</b>	<b>1990</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b>
<b>Distrito de Arraiján</b>	<b>37 186</b>	<b>61 849</b>	<b>149 918</b>	<b>220 779</b>
<b>Arraiján Cabecera</b>	<b>16 272</b>	<b>24 665</b>	<b>64 772</b>	<b>41 041</b>
<b>Juan D Arosemena</b>	<b>8525</b>	<b>13 418</b>	<b>24 792</b>	<b>37 044</b>
<b>Nuevo Emperador</b>	<b>1926</b>	<b>2319</b>	<b>2765</b>	<b>3903</b>
<b>Santa Clara</b>	<b>1169</b>	<b>1422</b>	<b>1744</b>	<b>2139</b>
<b>Veracruz</b>	<b>5287</b>	<b>8224</b>	<b>16 748</b>	<b>18 589</b>
<b>Vista Alegre</b>	<b>4007</b>	<b>11 801</b>	<b>39 097</b>	<b>55 369</b>
<b>Burunga</b>				<b>39 102</b>
<b>Cerro Silvestre</b>				<b>23 592</b>

Fuente Dirección de Estadística y Censo de la Contraloría General de la Republica

Tal como se confirma en el censo de 2010, aumentó en 70 861 personas con respecto al 2000, es decir, se mantuvo una tasa de crecimiento de 47 3 por mil habitantes Si lo vemos a nivel del corregimiento de Arraiján Cabecera,



podemos apreciar en el cuadro n ° 2 que dicho aumento se produjo más en el corregimiento de Arraiján (incluyendo Burunga y Cerro Silvestre), el cual creció en 60 2 por mil, seguido de Juan D Arosemena con 49 4 por mil y luego Vista Alegre con 41 8 por mil Los que registraron el menor crecimiento fueron Veracruz y Santa Clara con 11 0 por mil y 22 6 por mil, respectivamente

**CUADRO N ° 3**  
**TASA DE CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN DEL DISTRITO**  
**POR CORREGIMIENTO \***  
**2000-2010**

Corregimientos y lugares poblados	Población 2000	Población 2010	Tasa de crecimiento 0/100 (por mil habitantes)
<b>Distrito de Arraiján</b>	<b>149 918</b>	<b>220 779</b>	<b>47 3</b>
Arraiján Cabecera	64 772	41 041	60 12*
Burunga	-----	39102	-----
Juan D Arosemena	24 792	37 044	49 42
Nuevo Emperador	2765	3903	41 16
Veracruz	16 748	18 589	11 00
Vista Alegre	39 039	55 369	41 85
Cerro Silvestre	-----	23 592	-----
Santa Clara	1744	2139	22 6

Fuente Dionisia Caicedo, autora

\*Para el cálculo de la tasa de crecimiento de Arraiján Cabecera se le sumó la población de Burunga y Cerro Silvestre del 2010, la cual suma 103 735 habitantes A Cerro Silvestre se le restó 4938 habitantes que corresponden a Nuevo Chorrillo, el cual era de Juan D Arosemena

Todos estos acontecimientos están muy claramente relacionados con la formación del distrito de Arraiján que, históricamente, ha sido un escenario de transformaciones espaciales, institucionales, económicas y culturales muy importantes, que, en su mayoría, giran en torno a los acontecimientos que se susciten en la extinta Zona del Canal, y que son heredadas del área

metropolitana que, a su vez, es el resultado del proceso de valorización del suelo, por motivo de la construcción del canal de Panamá, todo lo cual produjo graves consecuencias en el crecimiento urbano de la ciudad por la excesiva especulación en el mercado de bienes y raíces, trajo una gran segregación residencial y, en consecuencia, la eliminación del uso del suelo, y acentúa una marcada discontinuidad de poblamiento para evitar la Zona del Canal. Esto provocó, asimismo, el desorden físico de la ciudad y el surgimiento de dueños de tierras, que reclaman dichas posesiones e impiden, de esta manera, su administración.

Después de la invasión estadounidense en 1989, la ciudad de Panamá sufrió una masificación de invasiones de tierra en sus dos polos extremos, este y oeste, con el surgimiento de sectores como Felipillo, en Pacora, y Loma Cobá, en Arraiján, en terrenos que habían se habían revertido por los Tratados Torrijos-Carter. Estos terrenos, que se encontraban desocupados, se convirtieron en lugares propicios para un gran sector de la población que no contaba con suficientes recursos económicos para estar sujeta a un crédito hipotecario en el mercado formal de vivienda.

En ese sentido, este fenómeno de crisis del sector urbano se traduce en la formación de barriadas de autoconstrucción, «espacios marginales» o «asentamientos informales urbanos», cuyos habitantes intentan «incorporarse a las dinámicas urbanas de las áreas de metropolización o monocéntricas, pero la incorporación de estos espacios, por parte del capital inmobiliario, produce graves efectos socioeconómicos a nivel del territorio del distrito de

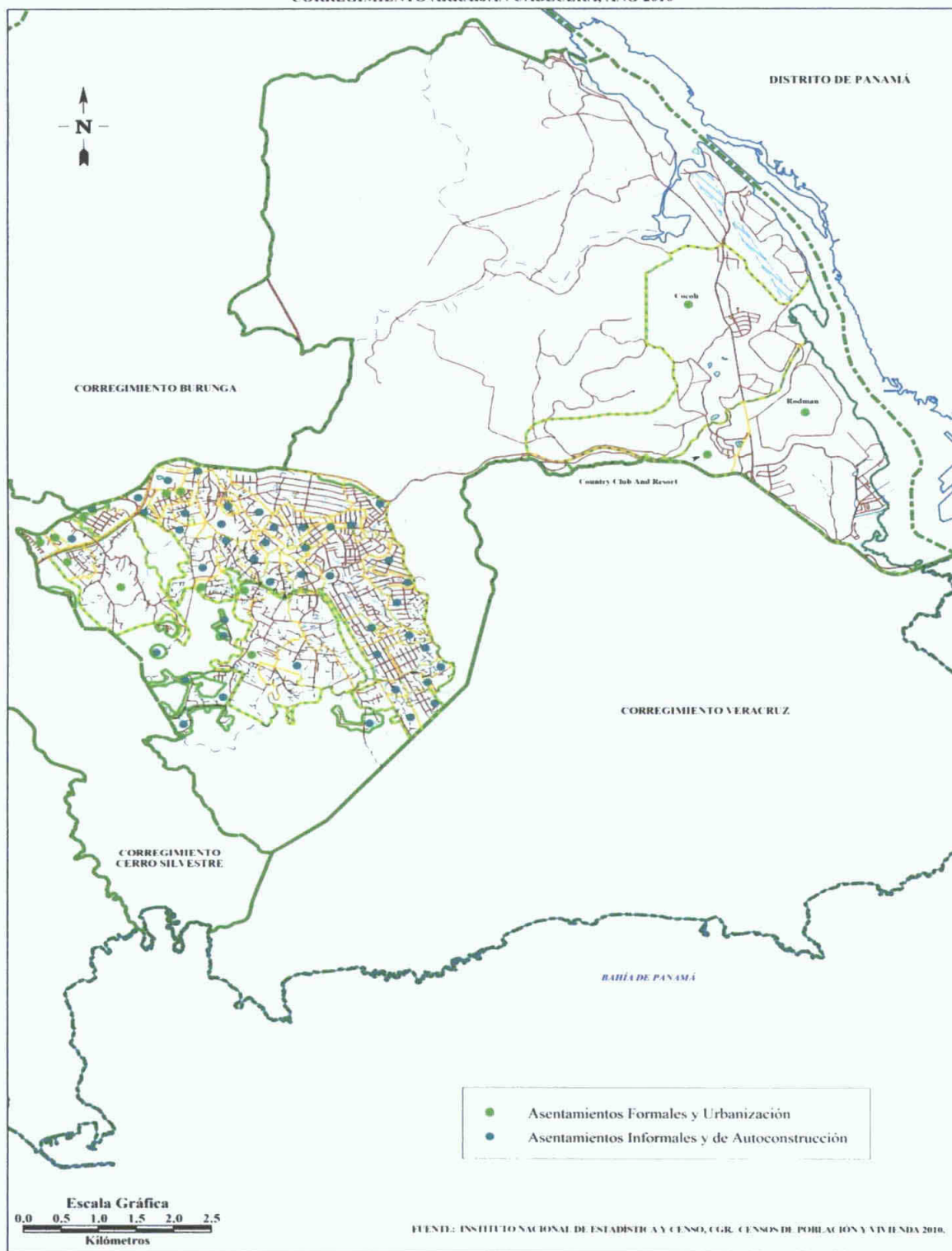
Arraiján, donde se segrega físicamente a los lugares poblados por grupos de bajos ingresos con viviendas, caminos y veredas en forma desordenada y se levanta una serie de telaraña urbana que genera una serie de problemas en sus corregimientos Arraiján Cabecera, Burunga, Cerro Silvestre, Juan Demóstenes Arosemena, Nuevo Emperador, Santa Clara, Veracruz y Vista Alegre

La distribución territorial en el distrito de Arraiján presenta grandes diferencias entre sus corregimientos en relación con el resto de las regiones circundantes, ya que estos han sido modificados por la construcción de grandes proyectos de urbanísticos

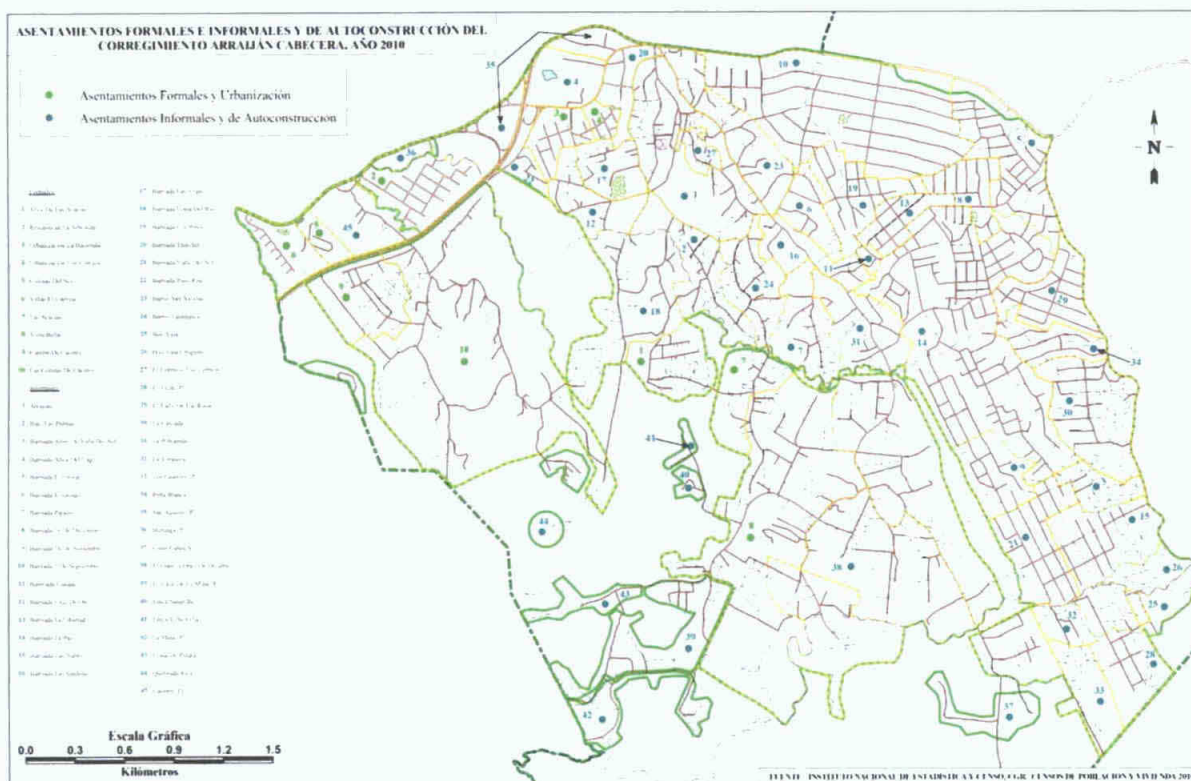
Específicamente el paisaje urbano del corregimiento de Arraiján Cabecera se ha estructurado por el fenómeno social llamado «invasiones de tierras», que ha dado lugar a la existencia de 50 barriadas de autoconstrucción, como El Tecal, Booyala, Las Veraneras y La Polvareda, que son objeto de esta investigación (ver mapas 1 y 2)

# MAPA N.º 1

ASENTAMIENTOS FORMALES E INFORMALES Y DE AUTOCONSTRUCCIÓN DEL  
CORREGIMIENTO ARRAIJÁN CABECERA, AÑO 2010



## MAPA N.º 2



Allí habitan más de 220 000 personas, según datos del censo de 2010, lo que convierte al corregimiento en uno de los más poblados del distrito. En este sentido, ocupa el segundo lugar en población (ver cuadro n.º 2) y el primer lugar en barradas de autoconstrucción o invasiones, donde la población de menores recursos ve en estas la solución a sus problemas habitacionales, tal como lo apunta Álvaro Uribe: «Se trata de un conjunto de barriadas localizadas en el sector oeste del Canal»<sup>52</sup>.

El corregimiento de Arraiján Cabecera tiene sus dimensiones de manifestación residencial en las barriadas de autoconstrucción (ilegales), que se

<sup>52</sup> Uribe, Á. *La ciudad fragmentada*. Panamá, CELA, 1989, pág. 50.

caracterizan por la ausencia de equipamientos urbanos y el aislamiento físico en comparación con algunos sectores del corregimiento y que, para Harvey, «la explicación de esta segregación residencial urbana debe ser buscada en los mecanismos de distribución desigual inherentes al sistema capitalista de producción»<sup>53</sup>, que son, a la vez, causa y efecto, con lo que entiende que la distribución desigual nos remite a la injusticia social, que se visualiza en aquellos sectores que no están articulados en el mercado de trabajo ni poseen el poder adquisitivo para vincularse a las estructuras de consumo de la sociedad

Dado que la población de estos sectores, que se caracteriza por poseer un bajo nivel socioeconómico, encuentra en esta modalidad la solución a sus problemas habitacionales Se enfrenta diariamente a una serie de problemas sociales como delincuencia, falta de agua potable, contaminación, deforestación, desempleo y acceso al transporte publico, entre otros

#### CUADRO N ° 4

Lugares poblados segun viviendas de autoconstrucción en el corregimiento de Arraiján Cabecera (Censo de Población y Vivienda, 2010)

Corregimiento, lugares poblados y barrios	Viviendas de autoconstrucción ocupadas	Población
Arraiján (Cabecera)	41 041	
Arraiján (P)	7683	32 740
Arraiján	602	2169
Bajo Las Palmas	186	758
Barriada Altos de Villa del Sol	118	666
Barriada Altos del Lago	23	78
Barriada El Cristal	477	2605
Barriada El Gringo	63	218

<sup>53</sup> Harvey, D *Urbanismo y desigualdad social* México, D F , Siglo XXI, 2007, pág 123

Barriada Paraíso	184	739
Barriada 26 de Diciembre	124	547
Barriada 28 de Noviembre	74	255
Barriada 7 de Septiembre	847	3051
Barriada Canaán	15	51
Barriada Cruz de Oro	89	364
Barriada La Libertad	105	394
Barriada La Paz	1169	4492
Barriada Las Nubes	301	1588
Barriada Las Sardinas	104	375
Barriada Las Vegas	90	458
Barriada Loma del Río	143	544
Barriada Los Pinos	197	720
Barriada Thatcher	142	505
Barriada Valle del Sol	258	995
Barrio Paso Real	31	104
Barrio San Nicolás	271	1023
Barrio Talamanca	187	741
Booyala	143	942
Booyala Chiquito	51	304
El Cerrito (o Los Cerritos)	100	377
El Tecal (P)	170	764
El Valle de las Rosas	206	711
La Cascada	431	1927
La Polvareda	288	1147
La Veranera	76	359
Los Laureles (P)	92	315
Peña Blanca	144	554
San Agustín (P)	46	182
Burunga (P)	13	43
Cerro Cabra N ° 2	6	25
El Valleano u Once de Octubre		4532
El Valle de la Mina (P)	165	605
Finca Sangrilla	3	14
Finca Villa (P)	3	7
La Mina (P)	40	172
Loma de Piedra	19	68
Quebrada Rica	1	1
Cáceres (P)	11	53

Fuente: Dionisia Caicedo (la autora)

### **3 La segregación socioespacial en el corregimiento de Arraiján Cabecera**

La segregación socioespacial ha sido un fenómeno que ha estado presente en la mayoría de las ciudades de Latinoamérica, que el siglo XX pareciese visualizar un patrón similar al prototipo de segregación tradicional residencial de Europa en la cual, en el centro de la ciudad, era sitio destinado para las familias con mayor capacidad económica, por lo que contaban una mejor calidad de vida en cuanto a servicios de transporte, públicos en general, educación y hasta vivienda, mientras, las afueras era el lugar destinado para habitar las familias de menor capacidad, tanto económica como socialmente. Pero, con el tiempo, este modelo fue sustituido por ciudades extensas y desordenadas.

Nuestro país no se exceptúa de esta realidad, donde existe una gran concentración espacial destinada a sectores de una gran capacidad económica en una zona exclusiva de la ciudad, así como también grupos medios e incluso bajos pero no los más pobres, y una expansión de crecimiento definida hacia la periferia, con la formación de amplias áreas mal servidas y alejadas de la ciudad, donde se alojan los grupos pobres como también en sectores deteriorados cercanos al centro.

De toda esta problemática, en términos generales, podemos decir que la segregación socioespacial urbana es un fenómeno que refleja múltiples relaciones con las diferencias y los efectos socioeconómicos, que suelen gravitar en el espacio urbano, y que se relaciona con la ocupación de un espacio en



particular por familias de una misma condición social, por lo que amerita hacer una definición que sirva para dar cuenta de aspectos diferenciables de la segregación y sus impactos sociales y urbanos conviene dar una definición compuesta a la segregación que considera las siguientes dimensiones 1) el grado de concentración espacial de los grupos sociales, 2) la homogeneidad social de las distintas áreas de las ciudades y 3) el prestigio (o desprestigio) social en algunas áreas o barrios de cada ciudad

Las dos primeras son las dimensiones objetivas de la segregación que pueden registrarse en planos temáticos de la ciudad en los que se localizan los grupos concentrados y homogéneos

Esta es una temática que ha sido abordada en diferentes áreas con connotaciones muy específicas de acuerdo a las particularidades que adopta cada disciplina, como es el caso de la geografía según Marmolejo «La segregación es la disimilitud que caracteriza la distribución espacial de los grupos sociales»<sup>54</sup> y, en cambio, para la sociología, «el énfasis está puesto en la efectiva interacción social que entre dichos grupos se suscita»<sup>55</sup> Empero, de manera general, los estudios de segregación se han concentrado más que nada a lo que concierne al espacio urbano, que es un concepto que, a la vez, denota un carácter social y espacial, tal como lo indicara Villaça «Existen segregaciones de la más variados tipos, sean estas de clase, etnia,

---

<sup>54</sup> Marmolejo D , C En [www.scielo.unam.mx/pdf/pp/v17n70/v17n70a10](http://www.scielo.unam.mx/pdf/pp/v17n70/v17n70a10) (23 de julio de 2013)

<sup>55</sup> Bayona, J «La segregación residencial de la población extranjera en Barcelona ¿una segregación fragmentada?» Scripta Nova, *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol XI N ° 235 Barcelona, Universidad de Barcelona, 2007, pág 53

nacionalidades o territoriales, porque la segregación parte de un determinado espacio urbano»<sup>56</sup>

Poseen distintas cualidades sean estas de localización, dotación de infraestructura y servicios que atraen aquellos que poseen más prestigio y poder, dado que la división social del espacio urbano se manifiesta a través del desarrollo desigual en el seno de la ciudad. Al respecto, Souza indica «Este es un producto esencialmente de la ciudad, porque la segregación solo se manifiesta en el espacio urbano, por su estructura y complejidad, características de la ciudad»<sup>57</sup>, que es el sitio donde se lleva a cabo la repartición desigual de la renta y de las oportunidades que los grupos tienen para conseguir una mejor calidad de vida, así como también es el lugar en la cual se produce territorialmente un cúmulo de recursos que no son distribuidos de manera uniforme en el centro del espacio urbano, por la existencia de sectores mejor dotados de bienes, servicios y oportunidades

Esta distribución desigual para Carrera es, en parte, «propiciada por el Estado, pero también por el mercado que, en ciudades capitalistas, especialmente en su fase neoliberal, se convierte en la mano invisible que regula el acceso al espacio a través de las leyes de libre oferta y demanda»<sup>58</sup>, con entidades que tienen a su cargo una serie de estructuras urbanas cuyo propósito destinadas a cumplir con el propósito de adecuar los diferentes sectores de la

---

<sup>56</sup> Villaça, F, *Espacio interurbano en Brasil*, 2010, pág 9

<sup>57</sup> Sousa Santos, B de, *Descolonizar el saber, reinventar el poder*, 2005

<sup>58</sup> Carrera, A «Un sistema que profundiza las desigualdades sociales» En *La Estrella de Panamá*, 2011

población de acuerdo a sus posibilidades de pago. De este modo, la cuantía y calidad de servicios que ofrece una determinada entidad gubernamental territorial ejerce algún tipo de influencia en aspectos socioespaciales (como es el caso de cobros de impuesto y otros) que, de alguna otra manera, están relacionados con el tipo de ingreso de los residentes en dicho territorio.

Con respecto a los efectos socioeconómicos territoriales, Bayona sugiere que las causas de la desigual distribución de los colectivos poblacionales se afilian a tres dimensiones: 1) socioeconómica, 2) demográfica y 3) étnica. «A pesar de que no existe una concomitancia lineal y perfecta entre estas, en la práctica suelen estar interrelacionadas, lo cual impide ver con nitidez el alcance efectivo de cada una»<sup>59</sup>. Pero, tal como lo manifestamos anteriormente, en nuestros países la atención de muchos investigadores ha estado centrada en la segregación socioeconómica, dado que los fuertes efectos socioeconómicos representan la característica más sobresaliente de la estructura social urbana de los mismos, ya que esta se asocia a la capacidad que tienen los individuos para acceder al mercado residencial, y para sufragar otros servicios cotidianos como transporte, seguridad, servicios urbanos y otros. En las ciudades latinoamericanas, según Cariola, «es producto de la importante polarización social, endémica a la especificidad del sistema capitalista implementado, la cual que se ha acentuado en las ciudades capitales debido a la globalización»<sup>60</sup>.

---

<sup>59</sup> Bayona, J. *Op. cit.*

<sup>60</sup> Cariola, C. «Los bordes de la esperanza: nuevas formas de participación popular y gobiernos locales en la periferia de Caracas» *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales* V. 11 n.º 1, Caracas, junio de 2005, pág. 1.

Otro autor que centra su mirada en los efectos socioeconómicos territoriales a que se enfrentan los individuos es Harvey, que lo hace a través de dos hipótesis a los efectos socioeconómicos en los territorios urbanos. La primera es que los mecanismos que rigen la localización territorial de los recursos de una ciudad son los principales generadores de desigualdades urbanas. La segunda es que la relocalización de recursos provoca cambios en las formas espaciales de una ciudad y estos, a su vez, originan cambios en la distribución del ingreso.

En este espacio urbano el ingreso familiar va ser cambiado por la forma en que se lleva a cabo la distribución de las oportunidades de empleo frente a la distribución de la vivienda, ya que la inestabilidad de estos dos factores ocasiona aumento en el costo de la accesibilidad de algunos grupos en relación con otros»<sup>61</sup>

De acuerdo a este autor, los conceptos de accesibilidad y la proximidad son decisivos para comprender el dinamismo inmerso en los sistemas urbanos. En este sentido, la accesibilidad está relacionada con las posibilidades de trabajo, recursos y servicios públicos, que son condicionados por un precio, equivalente a la distancia que debe vencer y el tiempo empleado. Pero es importante resaltar que existe un costo social que no es cuantificado que va desde el natural costo de traslado hasta aspectos más complicados como lo son dedicación de tiempo de calidad en familia, reposición de fuerzas, estrés, entre

---

<sup>61</sup> Harvey, D. *The Urban Process under Capitalism: A Framework for Analysis*. Recife, Universidad Federal de Pernambuco, 1978.

otros. Lo cierto que es incuestionable el planteamiento de que al cambiar la configuración espacial influye cambio en el precio de la accesibilidad y el costo de la proximidad.

#### **4 El estado de la segregación y la producción del espacio urbano en el corregimiento de Arraiján Cabecera**

La causa de la segregación urbana en el corregimiento de Arraiján Cabecera debe visualizarse desde la perspectiva de una base social que se traduce en las pocas posibilidades que tienen ciertos sectores de la población residentes en estas barriadas de acceder a los recursos básicos como los aspectos laborales, políticos y sociales. De allí que la exclusión social tenga sus orígenes en la segregación urbana, caso este que la convierte en uno de los pilares que favorecen los diferentes efectos socioeconómicos que, a diario, se enfrenta este sector de la población en la cual se configuran límites y fronteras propias del desarrollo urbano que separan los distintos grupos sociales. Porque en la división social del espacio urbano que prevalece en el sector en el corregimiento es donde tiene lugar la manifestación de las dimensiones de los efectos socioeconómicos que, según Castells, «sería la tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de fuerte disparidad social entre estas, entendiéndose esta disparidad no solo en términos de diferencia, sino también de jerarquía»<sup>62</sup>

---

<sup>62</sup> Castells, *Op cit*, pág. 203

Consecuentemente, la segregación espacial en el corregimiento de Arraiján Cabecera debe ser vista con el sentido de marcar la división espacial en los contextos urbanos en la distribución territorial y social de la población en las barriadas de autoconstrucción del corregimiento que se ve afecta en mayor medida por la reproducción de la pobreza y, al mismo tiempo, fomenta una serie de efectos socioeconómicos y hasta culturales en la población. Y se entiende como un conjunto de puntos de encuentro y lugares significativos, es decir, un corregimiento de zonas segmentadas que, de acuerdo con Borja, «esta segmentación de los espacios urbanos es la ruptura de los mismos y desaparece el sentido de unidad»<sup>63</sup>. En ese mismo contexto, Castells habla de las constelaciones discontinuas de fragmentos espaciales, lo que significa que «las ciudades están divididas por diferentes modelos de urbanización, segregación y autosegregación desde los barrios marginales a las actuales urbanizaciones cerradas»<sup>64</sup>.

En este sentido, los procesos de segregación que existen en este corregimiento están ligados a los efectos socioeconómicos que afectan a la población de las barriadas de autoconstrucción y las nuevas formas de relaciones sociales que se establecen entre sus habitantes, es decir, la segmentación en este sector se presenta como un proceso dinámico que contribuye a crear grandes efectos socioeconómicos en la población y, a su vez, fraccionar la estructura social urbana existente.

---

<sup>63</sup> Borja *Espacio público ciudad y ciudadanía* Editorial Electa, Barcelona, 2009, pág. 20

<sup>64</sup> Castells, *Op. cit.*, pág. 19

Por la importancia de las expresiones materiales de la territorialidad que se reflejan en la configuración del corregimiento en los procesos de segregación residencial, principalmente para aquellos sectores de la población con viviendas de autoconstrucción que vive en condiciones de desventaja económica, política y social en la cual la dimensión territorial juega un papel importante en el análisis de los efectos socioeconómicos en que se manifiesta en el corregimiento, porque contribuye a explicar, de manera significativa, la configuración que adquiere el corregimiento a partir de los procesos sociales que experimenta su población, y que dan como resultado un paisaje que se va diferenciando hasta lograr la segregación social al interior de las grandes urbanizaciones donde se reflejan ventajas y desventajas económicas, políticas, sociales y accesibilidad de sus habitantes

#### **CUADRO N ° 5**

Construcción de viviendas particulares y población,  
según corregimiento, lugar poblado y barrio/Censo 2010

<b>Corregimiento, lugar poblado y barrio</b>	<b>Construcción de viviendas particulares</b>	<b>Población</b>
Arraiján Cabecera	2275	8301
Arraiján (P)	511	1871
Alto de las Acacias	63	220
Residencial La Arboleda	221	821
Urbanización La Hacienda	156	592
Urbanización Los Cortijos	71	238
Cáceres (P)	659	2250
Colinas del Sol	601	2064
Villas El Carrizal	58	186
El Llano u Once de Octubre	580	2182
Las Acacias	108	340
Vista Bella	472	1759

Las Colinas de Cáceres	503	1939
Cantón de Cáceres	165	660
Las Colinas de Cáceres	340	1279
Cocolí	1	3
Cocolí	1	3
Rodman	21	56
Club Country and Resort	20	48

Fuente: Dionisia Caicedo (la autora)

De acuerdo con Harvey esto ocurre porque las ciudades, en la actualidad, han dejado de planificarse en su conjunto para solo abocarse a diseñar partes como resultado de la especulación inmobiliaria y sin ningún tipo de previsión, advierte que, «por un lado, aparece la miseria y la corrupción, y, por el otro, lugares hermosos de diseños arquitectónicos realizados por especialistas famosos pero cuyos habitantes no tienen idea sobre lo que sucede en los sectores más pobres de la ciudad»<sup>65</sup>

Esta es una de las particularidades que se suscita en la formación del espacio urbano en el corregimiento de Arraiján Cabecera con la construcción de nuevas urbanizaciones, hecho que pone de manifiesto la expansión física de las localidades urbanas del distrito que en un tiempo se consideraron dormitorios, pero, actualmente, se proyectan como los futuros polos de desarrollo económicos del corregimiento, reafirmado por la alta concentración de población que se está experimentando en el lugar en los últimos años

Y este es un patrón repetitivo característico del corregimiento de Arraiján Cabecera, que se caracteriza por tener una alta dependencia del centro, debido

---

<sup>65</sup> Harvey, *Op cit*, pág 136



individuos y mercancías, en horas punto de la mañana, en la periferia se convierten en una zona expulsora, convirtiéndose, precisamente, en un problema social urgente que enfrenta Arraiján Cabecera, que es el del acceso al transporte público, pues, con una población económicamente activa de 18 252, la movilización juega un papel preponderante para esa masa de trabajadores (Censo de Población y Vivienda 2010)

Por lo que es necesario contextualizarlo desde dos perspectivas la primera, como servicio público, que según Lorenzetti, «es la prestación obligatoria individualizada y concreta de cosas y servicios para satisfacer necesidades colectivas y primordiales de la comunidad sea directamente por la administración, o por medio de particulares»<sup>66</sup>

La segunda perspectiva se relaciona con la delimitación de la naturaleza del transporte como servicio público. En este sentido, el autor aclara que el transporte es un servicio público, puesto que, es el acarreo permanente de personas, materia prima, artículos de primera necesidad, bienes intermedios, etcétera [ ] Condiciona el normal desarrollo de la economía nacional, que requiere gran movilidad de los productos y flujos de mano de obra, lo que, en resumidas cuentas, garantiza la subsistencia humana. Entendido de esta forma, «el transporte público de pasajeros entra en el renglón de las necesidades

---

<sup>66</sup> Lorenzetti, R. *Los tratados de los contratos, Tomo III* RC Editores, Buenos Aires, Argentina, 2004, pág. 175

etcétera [ ] Condiciona el normal desarrollo de la economía nacional, que requiere gran movilidad de los productos y flujos de mano de obra, lo que, en resumidas cuentas, garantiza la subsistencia humana Entendido de esta forma, «el transporte publico de pasajeros entra en el renglón de las necesidades básicas que permite el desenvolvimiento de la vida cotidiana en una comunidad»<sup>67</sup>

Además, el artículo 1 de la ley n ° 14, de 26 de mayo de 1993, que regula el transporte terrestre publico de pasajeros en Panamá dice expresamente que «es un servicio publico cuya prestación estará a cargo de personas naturales o jurídicas, mediante concesiones que el Estado otorgara, inspirado en el bienestar social y el interés publico»<sup>68</sup>

Esta afirmación permite añadir que el servicio de transporte publico es un derecho al que la gran mayoría de población del corregimiento de Arraiján Cabecera que viaja hacia la ciudad de Panamá a trabajar no tiene acceso Tan grave es esta problemática a que se enfrenta diariamente los residentes de las barriadas de autoconstrucción de este corregimiento que han sido motivo de algunos estudios que guardan mucha relación con este problema Leis y Arce enfatizan que el sistema de transporte, en general, «ha jugado un papel importante en todos los modos de producción y que dentro un sistema urbano capitalista juega funciones específicas que caen dentro de la esfera de la

---

<sup>67</sup> Lorenzetti, *Op cit*

<sup>68</sup> Gaceta Oficial de la Republica de Panamá, Ley N ° 14, de 26 de mayo de 1996

circulación y la producción, así como en las actividades reproductivas de la fuerza de trabajo»<sup>69</sup>

Además, Leis y Arce sostienen que la concentración de riqueza en la ciudad no significa una distribución equitativa de la misma. Esto hace que haya áreas diferenciadas para los sectores populares en el centro histórico y la periferia, mientras que en el centro este y noreste se encuentran los grupos de altos ingresos. El transporte es el encargado de trasladar a la mayor parte de la población pobre que se ubica en periferia y el centro histórico a los centros de producción, educativos, comerciales, etcétera. Pero la forma como se ha segregado la población ha hecho que los tiempos de traslados, las incomodidades y la inseguridad sean constantes que «se le aplica solo a los grupos urbanos más pobres, porque los de medianos y altos ingresos tienen acceso al sistema de movilidad privada»<sup>70</sup>

Otro estudio enmarcado en los mismos lineamientos hace referencia a las diferentes estrategias de desplazamiento que se ven obligados a seguir los residentes de las barriadas informales localizadas en la periferia urbana. En este sentido, Smith expresa que, «ante la ausencia del servicio, ya deficiente, los sectores populares no tienen solo que recorrer más distancia, que los pobladores del centro, sino que tienen que caminar más, hacer más transbordo e invertir más ingresos en su movilidad»<sup>71</sup>. Sobre esta misma temática,

---

<sup>69</sup> Leis, R. *La ciudad y los pobres*. Panamá, Centro de Estudios y Acción Social, 1998, pág. 16

<sup>70</sup> Leis, R. y Arce, M. «Aproximación al problema del transporte colectivo en Panamá». En *Praxis Centroamericana* (Panamá) N° 1, agosto de 1992, pág. 20

<sup>71</sup> Smith, Carlos. *El problema del tráfico en Panamá*. Panamá, Editorial Portobelo, 2007, pág. 6

Ferguson estructura una exhaustiva evaluación del sistema de transporte público y expresa que el actual sistema urbano de transporte obliga a la población más pobre utilizar un sistema deficiente, no solo operativamente, que además representa un alto riesgo para sus usuarios, «que solo se mejora al priorizar el sistema de desplazamiento en contraposición automóvil privado, crear una empresa, ya sea pública o privada, regulada por el Estado, encargada de los servicio, porque el actual sistema de concesión de cupos individual obstaculiza la planificación racional de esta actividad»<sup>72</sup>

Asimismo, Espino indica que «sí existen diferencias significativas en los tiempos de traslados y la cantidad de ingresos invertidos, a favor de los grupos ubicados en centro histórico»<sup>73</sup> Los resultados arrojados por esta investigación dejan en evidencia las diferencias que existen en cuanto a los costos originados por el transporte público en relación a los grupos que tienen renta baja, localizados en el centro histórico de la ciudad y los que se ubican en la periferia urbana de la misma

Carrera señala que «el sistema de movilidad puede contribuir a la reducción de la desigualdad, pues permite el acceso a recursos, a los puestos de trabajos y centros recreativos, sin embargo, un deficiente sistema puede contribuir a reproducir desigualdades»<sup>74</sup> Este estudio hace referencia al tiempo y al costo que invierten los residentes de las áreas periféricas que diariamente

---

<sup>72</sup> Ferguson, C «El transporte público de la ciudad de Panamá» En *Análisis de Coyuntura* (Panamá) N ° 1 enero-julio 2006, pág 6

<sup>73</sup> Espino, A *Los costos económicos y sociales del desarrollo periférico de la vivienda de bajo costo en la ciudad de Panamá* Panamá Sociedad de Ingenieros y Arquitectos, 2009, pág 32

<sup>74</sup> Carrera, A *Desigualdades en el sistema de transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Panamá* Trabajo de graduación, FLACSO, San José, Costa Rica, 2008

se enfrentan a un sistema de movilidad que se supone debe proporcionar el acceso a recurso, trabajo y sitios de esparcimientos y que lejos de favorecerlos los sumerge en un sistema de marginalidad social que desmejora su calidad de vida familiar

Observamos que en cada uno de los planteamientos expuestos, el sistema de transporte publico para la gran mayoria de los residentes en el corregimiento de Arraiján es la principal fuente de movilidad hacia la ciudad de Panamá, pero observamos que este enfrenta grandes problemas que inciden en su buen funcionamiento trayendo graves consecuencias, en el proceso de acceso de los usuario del transporte, pues no todos tienen las mismas facilidades de acceder a un transporte estos debe hacer excesivos trasbordos y, por consiguiente, pérdida de mucho tiempo en los recorridos Y aun peores si tomamos en consideración el ingreso, tenemos que el sistema va representar «una expoliación» para los trabajadores, así como también una extensión de las, horas de trabajo caso este que incide en el tiempo de ocio del trabajador y la dedicación de tiempo de calidad a su familia

## **CAPÍTULO IV**

# **¿EL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA POBLACIÓN RESIDENTE EN LAS BARRIADAS DE AUTOCONSTRUCCIÓN DEL CORREGIMIENTO DE ARRAIJÁN ES MITIGADOR O PORFIADOR DE EFECTOS SOCIOECONÓMICOS?**

## **CAPÍTULO IV**

### **¿EL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA POBLACIÓN RESIDENTE EN LAS BARRIADAS DE AUTOCONSTRUCCIÓN DEL CORREGIMIENTO DE ARRAIJÁN ES MITIGADOR O PORFIADOR DE EFECTOS SOCIOECONÓMICOS?**

#### **1 El espacio urbano y el sistema de transporte de mercancía y personas**

El transporte y el uso de la tierra están relacionados de manera directa. Dependiendo del uso de la tierra se generan actividades específicas que no necesariamente coinciden con el lugar de residencia de quienes las desarrollan, en cuyo caso se deben trasladar. Una jornada puede ser dividida entre el tiempo gastado en actividades y el tiempo gastado viajando desde y hacia el lugar en el cual se desarrollan tales actividades. El transporte puede definirse como «el movimiento de personas y bienes a lo largo del espacio físico, mediante los modos terrestre, aéreo o marítimo, o alguna combinación de éstos. El transporte no se demanda como actividad final, sino como medio para satisfacer otra necesidad»<sup>75</sup>

Es decir, que el transporte es una demanda indirecta, dado que carece de fin en sí mismo, pero es necesario para desarrollar las actividades en el sitio de destino. También el transporte y el uso de tierra actúan reciprocamente de otro modo, pues los servicios de transporte consumen tierra, al igual que las ciudades. Las ciudades son lugares con un alto nivel de acumulación y concentración de actividades económicas, donde el transporte se encuentra

---

<sup>75</sup> Duque-Escobar, G. Economía del transporte. Universidad Nacional de Colombia. Manizales, 2007, pág. 2

relacionado con esta, a tal punto que se puede afirmar que el transporte, como cualquier otra actividad productiva, es parte de esta, sin la función del sistema de transporte no se puede dar el bien económico, puesto que la infraestructura se constituye en un factor de producción, y la movilidad es un determinante del mercado. Porque, no solamente tiene la cualidad de integrar el espacio, sino que igualmente lo configura y lo moldea a la vez. Por lo tanto, Azael Carrera plantea «Al referirse al sistema de movilidad, se habla frecuentemente de integración como contra tendencia de la división o segregación»<sup>76</sup>

Por consiguiente, los desplazamientos de personas y mercancías representan la puesta en marcha de relaciones entre espacios homogéneos o que tienden hacerlo. «La especialización y la homogenización de los espacios implica su puesta en relación por un sistema de transporte y comunicación cada vez más complejo, en la cual el flujo de desplazamiento traducen esa relación»<sup>77</sup>. De este modo, la productividad urbana va a depender, en gran medida, de la eficiencia de su sistema de transporte para mover la mano de obra, los consumidores y de carga entre múltiples orígenes y destinos.

En sí, el sistema de transporte urbano está estrechamente vinculado con la formación urbana y la estructura espacial, porque, cuanto más se expande o más grande sea la ciudad, mayor es su complejidad y el espacio urbano, se constituye en su mayor representación de la segregación territorial urbana, especialmente en las zonas de alta densidad, como lo son los sectores

---

<sup>76</sup> Carrera, Op cit, 2008

<sup>77</sup> Luhrs, M (1990) «Homogenización del espacio» En *Revista Mexicana de Sociología* (México D F), año 52 N ° 3, julio-septiembre



suburbanos, donde el transporte urbano se convierte en una dimensión importante en cuánto, cómo y dónde se desplazan los individuos en el espacio urbano, donde la movilidad constituye una fotografía peculiar de la estructura espacial, es decir, que la movilidad básicamente es un reflejo de esta, y, además, es el lugar donde se localizan las viviendas, equipamientos, empleos, espacios de circulación y, a su vez, la lógica latente de los modelos urbanísticos, en otras palabras, la estructura de localizaciones espaciales de las funciones urbanas, en gran parte son factores que determinan las formas de movilidad. Así, el transporte urbano es una pieza fundamental para el funcionamiento de una ciudad dado que su operación o manejo influye de manera directa en la eficacia de sus actividades y en el bienestar de vida de sus habitantes.

## **2 El sistema de movilidad, generador de efectos socioeconómicos urbanos**

Durante la última década, distintos autores han hecho referencia a la importancia que tiene la de movilidad urbana en la vida cotidiana de los individuos. Para Urry, el concepto de movilidad está desplazando al concepto de comunidad. Así, el transporte, entendido como una de las formas de movilidad, «ha sido vital a todas las otras formas de conectarse entre personas, pero que en el nuevo milenio aparecen tecnologías que socavan la distinción entre transportación y comunicación, reconfigurando las relaciones a distancia entre las personas»<sup>78</sup>

---

<sup>78</sup> Urry, J. *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*, London, 2002

Segun Kaufman, privilegian la relación y las interdependencias entre la movilidad espacial y la movilidad social, inventando el término 'motilidad' para describir «la capacidad de entidades (bienes, información o personas) de ser móviles en el espacio geográfico y social, o de acceder y apropiarse de esta capacidad en circunstancias propias, el desarrollo de esta capacidad, argumenta, se vuelve un capital en sociedades contemporáneas»<sup>79</sup> Desarrolla este argumento en términos de la «distribución desigual de movilidad en las sociedades contemporáneas Al entender la movilidad como el potencial del desplazamiento sin límites»<sup>80</sup>

Todos estos planteamientos, de una u otra manera, ubican la movilidad como requisito y condición en las actuales sociedades urbanas, especialmente para aquellos grupos sociales urbanos que sufren segregación y disparidades urbanas, que viven conectados a los circuitos de las ciudades urbanas

Por ende, la movilidad guarda una estrecha relación, la que podemos llamar dual, con la forma como está estructurada la organización funcional del territorio urbano, sobre el cual se movilizan, ya que de esta organización o distribución de las funciones que se suscita en la ciudad dependen en buena medida las normas de movilidad de sus individuos Igualmente, los sistemas de transporte de una ciudad contribuyen a la configuración de la estructura urbana de la ciudad

---

<sup>79</sup> Kaufmann, V «Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains» En Bonnet M y Aubertel, P (eds ), *La ville aux limites de la mobilité* Paris, Puf, 2006, págs 223-233

<sup>80</sup> Sager, T «Footloose and Forecast-free Hypermobility and the planning of society» (ponencia) Congreso AESOP, 13-17 de julio de 2005

Sin embargo, creemos oportuno para el enriquecimiento de esta investigación, resaltar algunos planteamientos que se han vertido sobre este y su relación existente entre la movilidad y el territorio urbano. En el dominio de este campo se han utilizado conceptos y términos, como sinónimos o significados 'tránsito', 'transporte' y 'movilidad' e incluso 'accesibilidad'

Cada uno encierra conceptos e ideas, muchas veces diferentes, lo que hace necesario una especial distinción y comprensión de los diferentes cambios de las últimas décadas. «Hablábamos de tránsito, hace una, de política de transporte y ahora de movilidad, no es porque nos guste cambiar de palabra, sino porque hemos ido comprendiendo la dinámica de los traslados de las personas»<sup>81</sup>

Entonces, la comprensión de la dinámica de los movimientos de las personas ha propiciado cambios significativos en los estudios de la movilidad urbana. Porque se ha hecho imperante que en el estudio de los movimientos urbanos debían ser incorporados nuevos objetos de estudio, que hasta ahora no se había establecido, para poder realizar la diferenciación esencial entre tránsito, transporte y movilidad, y, así, establecer el objeto de estudio e incorporar a las personas como objeto de estudio nos permitirá comprender el recorrido conceptual y terminológico, al hablar propiamente de la movilidad.

Hablar de movilidad, desde esta perspectiva, significa superar al concepto de transporte y comprender la importancia que tiene la movilidad y la que posee

---

<sup>81</sup> Miralles, C. *Transporte y ciudad. El binomio imperfecto*. Anel, Barcelona, 2002, pág. 52

en la organización de la vida urbana actual. En este sentido, se entenderá la movilidad urbana como aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares. «Este enfoque involucra entender, además, las consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales que genera sobre la conformación del espacio urbano y los distintos tipos de experiencia de sus habitantes»<sup>82</sup>

Tomando en cuenta los antecedentes y planteamientos anteriormente expuestos, nos hace falta reconocer el carácter multidimensional de la exclusión social que se manifiesta principalmente en el acceso diferenciado y desigual a los medios y mecanismos de movilidad urbana cotidiana, y, por ende, a los bienes, productos y servicios materiales y simbólicos disponibles dentro de la sociedad urbana.

En este sentido, resulta fundamental comprender la estrecha relación que existe entre los efectos socioeconómicos y la exclusión social en el contexto de un modelo de desarrollo neoliberal, donde los efectos socioeconómicos hacen referencia al proceso de posicionamiento, distribución y apropiación inequitativa de los recursos sociales, políticos, económicos y culturales entre los miembros de una sociedad, incorporando no solamente los recursos materiales sino también a recursos inmateriales e intangibles como el tiempo, el poder, la libertad, las redes sociales y otros. Por otro lado, la exclusión social involucra las limitaciones de acceso y participación a dichos recursos, lo cual limita las posibilidades que tienen los grupos menos favorecidos de la sociedad para

---

<sup>82</sup> Urry, *Op cit*

insertarse participativamente en las dinámicas y procesos de desarrollo que esta ofrece, generando disparidades en la cohesión social

Todas estas divisiones y fragmentaciones no son más que la manifestación del reflejo de los diferentes efectos socioeconómicos que se dan en cuanto a la accesibilidad entre los individuos, porque no todos tienen igual oportunidades de acceso a sitios de trabajo, ocio y consumo, y otras actividades, ya que los efectos socioeconómicos espaciales se relacionan con el acceso al espacio-temporal pero también con la experiencia de la exclusión en movilidad

Esto se debe a que la movilidad afecta varios aspectos de la vida cotidiana de los individuos, en términos de cómo moverse, cómo establecerse o afincarse, qué se puede tomar para movilizarse, en el espacio urbano de un lugar a otro, para así poder interactuar y desarrollarse diariamente en actividades y oportunidades de toda índole como trabajar, consumir, recreativas, ir a la escuela y otras. De esta manera, el sistema de movilidad se encarga de unir los sectores dispersos en el espacio de forma tal que funcionen como una sola unidad, es decir una ciudad integrada

Pero en esta integración la movilidad aparece muy diferenciada entre personas pertenecientes a distintos niveles socioeconómicos, los habitantes más pobres quedan fuera del modelo jerárquico de movilidad al no contar con un medio de transporte, por lo cual su integración con el resto de la ciudad permanece muchas veces carente de esta

Así, «las representaciones y origen del sistema de transporte se pueden condensar en transporte de los medios de subsistencia necesarios para la reproducción de la fuerza de trabajo hacia la residencia de los sectores populares. Transporta los sectores populares desde su vivienda hacia los centros productivos. Lo ideal es que los trabajadores estén cerca de su lugar de trabajo, pero, de no ser así, »el transporte tiene la función de unificar puntos distantes, sobre todo en las ciudades dispersas. Además, también transporte de los familiares de los trabajadores para las actividades cotidianas que coadyuvan a la reproducción de la fuerza de trabajo. »La tercera función tiene que ver con el uso del tiempo libre de las personas. El transporte traslada a los sectores populares a los centros de diversión, a visitar a sus familiares, a ir de compras, etcetera. Integrar las zonas segmentadas por la división social y técnica del espacio»<sup>83</sup>

Entonces, desde esta perspectiva debemos concebir que la inserción social de un individuo en todas las actividades que permanente desarrolla en su medio y en especial en la ciudad, va ser determinada por su capacidad y las posibilidades que tenga, le van a permitir desplazarse o movilizarse de un lugar a otro. En un transporte colectivo urbano de forma «eficiente, cómodo y seguro entre los distintos lugares donde se emplazan y desarrollan las actividades urbanas, facilitando la integración entre estos»<sup>84</sup>

---

<sup>83</sup> Leis, *La ciudad y los pobres*, Op. cit

<sup>84</sup> Mudó Tejada, J (2009) «El transporte colectivo urbano aplicación del enfoque del sistema para un mejor servicio» En *Fermenteun* (Caracas), año 12, N ° 34 julio-agosto

Panamá en los últimos años ha experimentado grandes cambios en lo referente a la economía global, que involucra aspectos como liberalización de los mercados económicos junto a las políticas neoliberales que se vienen aplicando, hechos que han provocado grandes transformaciones, no sólo transformaciones productivas y el desarrollo de nuevas tecnologías sino también profundos cambios urbanos que se reflejan claramente en la ciudad y por supuesto en los individuos. Todos estos aspectos crean la necesidad de una «reestructuración» en el sistema del transporte público, ya que los sectores que se localizan en las periferias se enfrentan las disyuntivas, de desplazamiento y movilidad, disputándose la prioridad entre el automóvil privado y el servicio de transporte público.

Y es en este punto preciso donde la movilidad demuestra los grandes efectos socioeconómicos muy diferenciados existentes entre personas de distintos niveles socioeconómicos. Define a los habitantes más pobres que quedan fuera del modelo dominante de movilidad al no poseer automóvil ni contar en la mayoría de los casos con medios de transporte eficientes, eficaces y accesibles que permitan su transportación diaria y por ende su integración a la ciudad. Todo esto como ya lo hemos mencionado guarda una intrínseca relación con los procesos de urbanización y las políticas de suelo que traen consigo una muy marcada segregación que se refleja en la fragmentación socioterritorial de la ciudad. Esto trae como resultado la expulsión y la segregación de gran parte de sectores de la población pobre de la ciudad a mudarse a los territorios más alejados y mal servidos de la ciudad, generando un vínculo de dependencia

entre estos, donde el transporte publico juega un papel preponderante en cuanto a la necesidad que tienen las personas de movilizarse de un lugar otro (de costumbre, todas las actividades que desarrollan diariamente los individuos no están ubicadas en un solo sitio) y la localizaciones de las ciudades, pueblos y distribución de la población, aspectos que dependen, en gran medida, de un sistema de transporte, puesto que, a medida que la ciudad crece en poblacion, extensión y riquezas, el sistema de transporte se hace más complejo por mayores destinos/distancia por recorrer

Por eso, los problemas de acceso al transporte y las consecuentes dificultades de movilidad que tienen una parte importante de los habitantes de la ciudad pueden significar, con mucha frecuencia, un agravante a su situación de exclusión social y un obstáculo, aunado a la salida de la situación de pobreza. A su vez, un sistema de transporte al alcance de este grupo social puede contribuir a disminuir sus limitaciones, por ser el encargado de integrar la dispersión de la urbe, ya que se hacía necesario entrelazar los caseríos distantes con el centro de la ciudad, para poder, así, transportar a la población hacia los centros de producción y recreación y, a su vez, facilitar la reproducción de la economía



## **CAPÍTULO V**

### **ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DEL PERFIL DE LA POBLACIÓN OBJETO DE ESTUDIO**

## **CAPÍTULO No 5**

### **ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DEL PERFIL DE LA POBLACIÓN OBJETO DE ESTUDIO**

#### **1 Generalidades**

La población seleccionada para esta investigación fueron los residentes de diversos sectores surgidos ( invasiones) en los ultimos cinco años, dentro de los cuales en la entrevista realizada, se contemplaron aspectos como perfil socioeconómico, condiciones familiares, sociales, laborales entre otras, y el ultimo aspecto abordado fue una serie de interrogantes sobre la opinión de la población objeto de estudio cerca de cómo influye el acceso al transporte publico de su comunidad a la vida cotidiana laboral? De acuerdo al ingreso familiar y el servicio del transporte publico, que ofrece actualmente en sus comunidades, condiciona el acceso a la satisfacción de sus necesidades básicas?

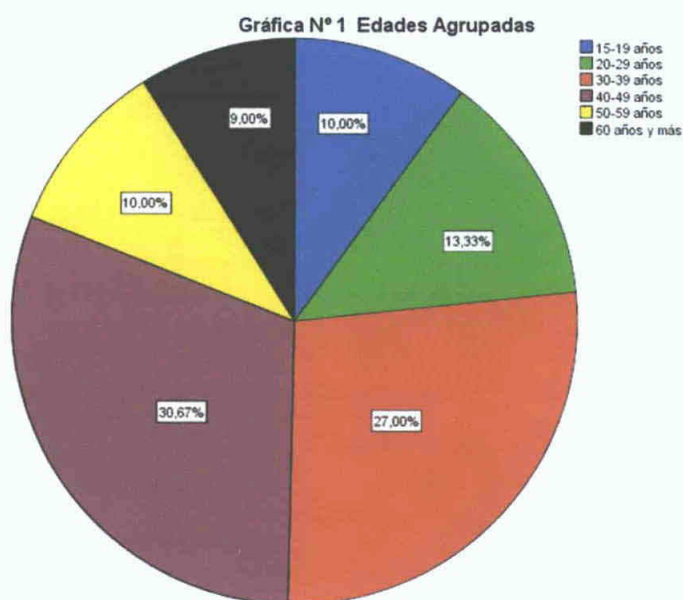
Igualmente en referencia al perfil socioeconómico se realizaron preguntas sobre Edad, sexo, estado civil, escolaridad, profesión, y otros

Y en relación a las características familiares se consideraron aspectos sobre tipo de familia, si son jefe de familia, cantidad de integrantes También se hizo referencia al aspecto laboral, donde se consultó sobre si la persona trabaja o no, dónde, condicion del mismo

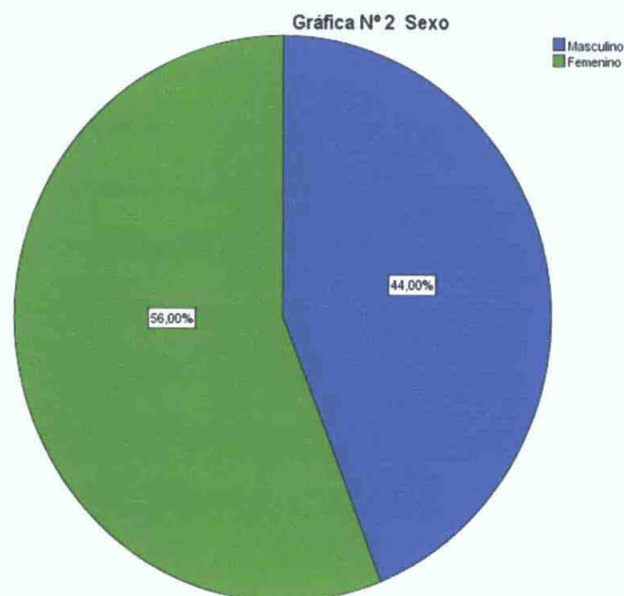
## 2. Presentación Grafica de los Resultados.

En esta investigación se tratara de analizar e interpretar cada una de las variables de manera objetiva mediante estadísticas descriptiva con el fin de lograr obtener una información completa de las mismas.

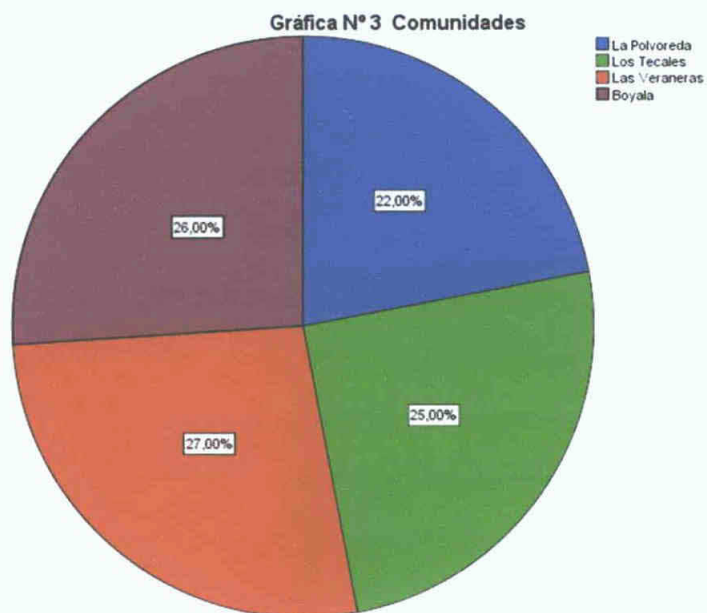
### 2.1. Perfil Socio Demográfico de los Encuestados



El 30.67% de los encuestados está en la edad de 40 a 49 años de edad, seguido del 27 % que se encuentra entre los 30 a 39 años de edad, seguido del 13.33% que está en el rango de 20 a 29 años de edad.



El 56% de los encuestados era del sexo femenino, mientras que el 44% era del sexo masculino.



La distribución por área fue de la siguiente manera: La barrida de la Polvoreda 22%, Los Tecales un 25%, Las Veraneras un 27% y la comunidad de Bóyala con un 26%.

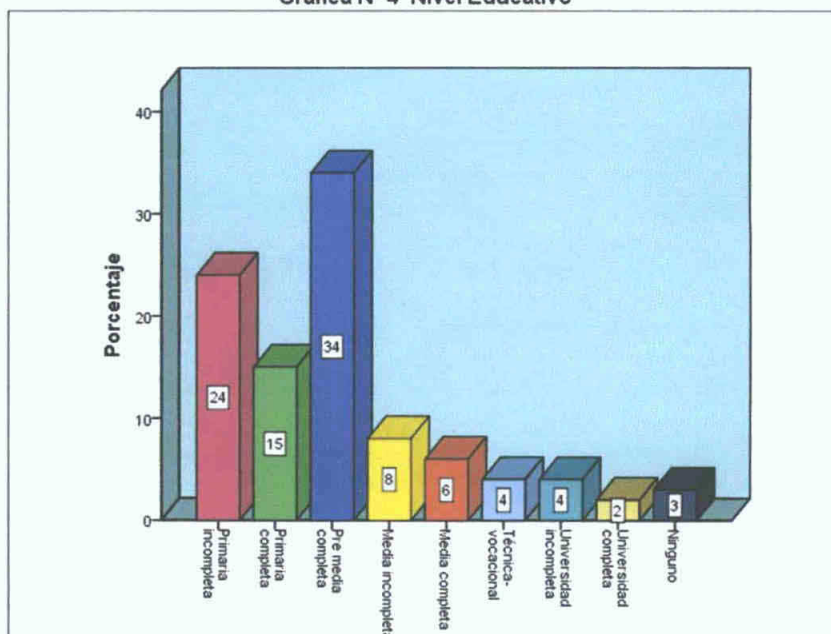
**Tabla N° 1 Nivel Educativo**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Primaria incompleta	72	24,0	24,0	24,0
Primaria completa	45	15,0	15,0	39,0
Pre media completa	102	34,0	34,0	73,0
Media incompleta	24	8,0	8,0	81,0
Media completa	18	6,0	6,0	87,0
Técnica-vocacional	12	4,0	4,0	91,0
Universidad incompleta	12	4,0	4,0	95,0
Universidad completa	6	2,0	2,0	97,0
Ninguno	9	3,0	3,0	100,0
Total	300	100,0	100,0	

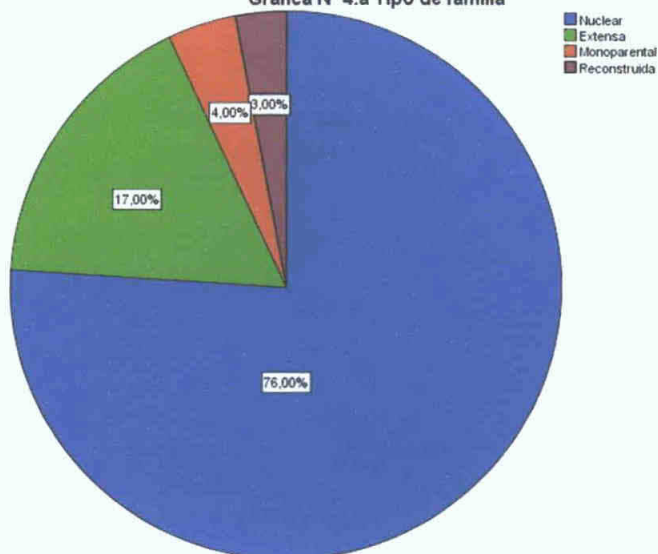
Fuente: Dionisia Caicedo (autora)

La Tabla N°1 y Gráfica N° 4 muestra que el 34% de los encuestados tiene premedia completa, seguido de un 24% que tiene primaria incompleta y un 15% que culmina la primaria, lo que se observa un bajo nivel de escolaridad de los residentes de las comunidades en la que se realizó la encuesta.

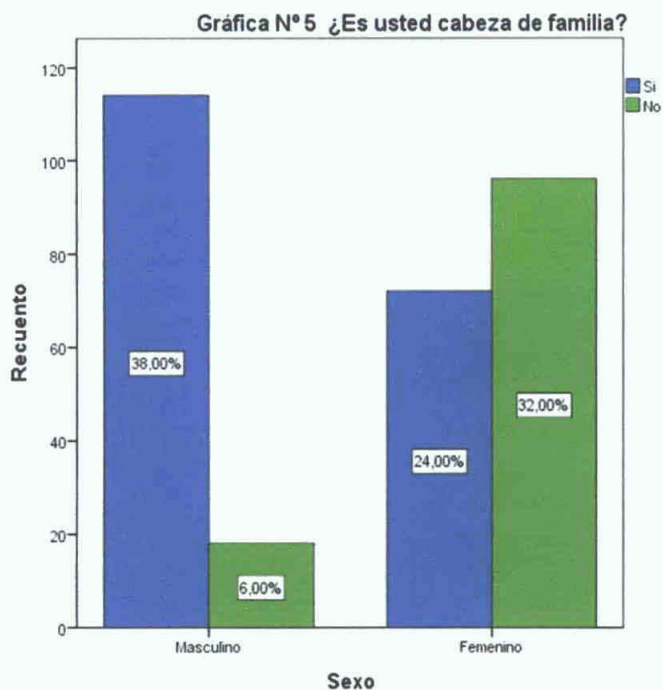
Gráfica N° 4 Nivel Educativo



Gráfica N° 4.a Tipo de familia

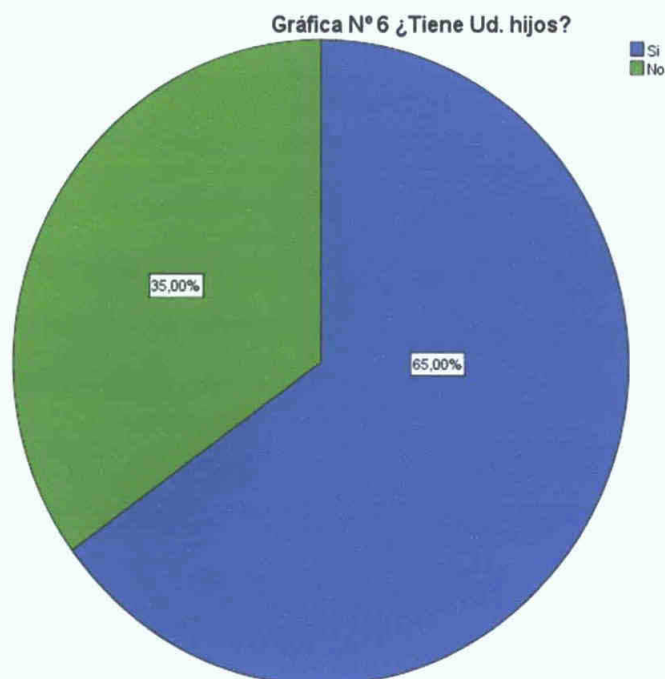


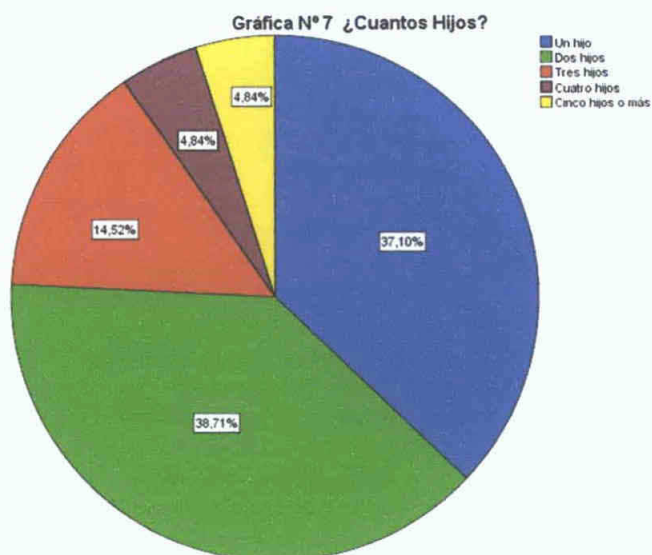
De las familias encuestadas 76% son familias nucleares, 17% familias extensas, 4% familias monoparentales y un 3% son familias reconstituidas.



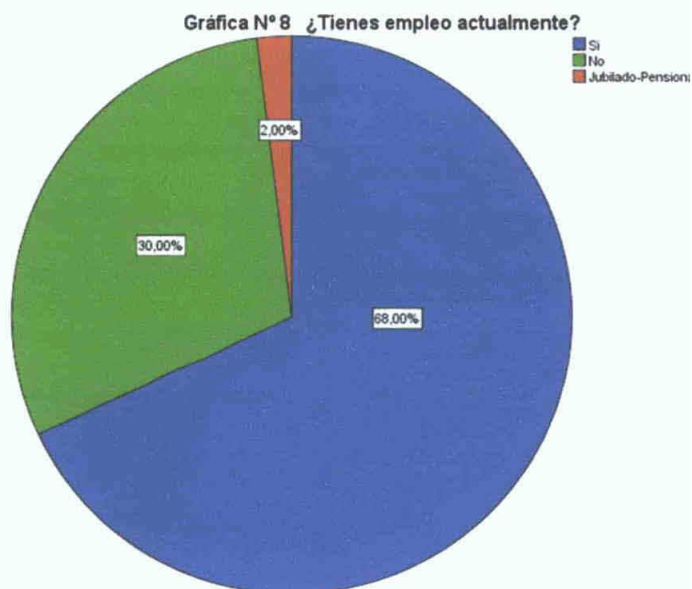
De acuerdo a la encuesta, como muestra la gráfica N° 5, el 38% de los varones son jefe de familia, mientras que un 24% de las mujeres señala que son jefe de familia

En esta gráfica podemos observar que el 65 % de los encuestados tiene hijos, mientras que el 35% indicó que no tenía.





De los que señalaron que tenían hijos, el 38.71% indica que tiene dos hijos, mientras que el 31.10% señala que tiene un hijo, mientras que un 12 % nos indica que tiene tres hijos, como se observa en la gráfica N° 7.



Dentro de los encuestados el 68 % señala que tiene empleo actualmente, mientras que un 30% indicó que no, y solo un 2% es jubilado.

**Tabla N° 2 ¿Tienes empleo actualmente?, por edad**

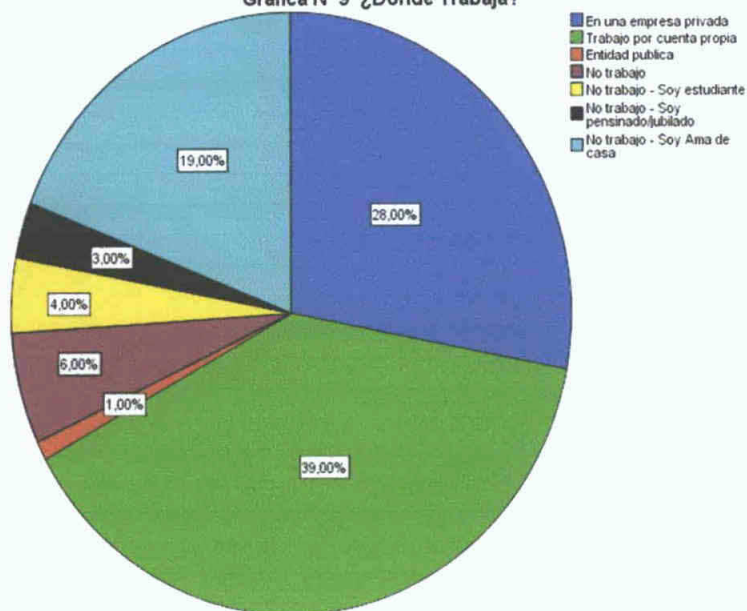
	¿Tienes empleo actualmente?			Total
	Si	No	Jubilado- Pensionado	
15-19 años	6	24	0	30
20-29 años	25	15	0	40
30-39 años	48	33	0	81
40-49 años	83	9	0	92
50-59 años	27	3	0	30
60 años y más	15	6	6	27
Total	204	90	6	300

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

Como se observa en la tabla 2 la edad promedio de empleo está entre los 30 a 49 años de edad, mientras que la edad de desempleo es de 15 a 39 años de edad, lo que se observa la dificultad de los jóvenes para obtener empleo



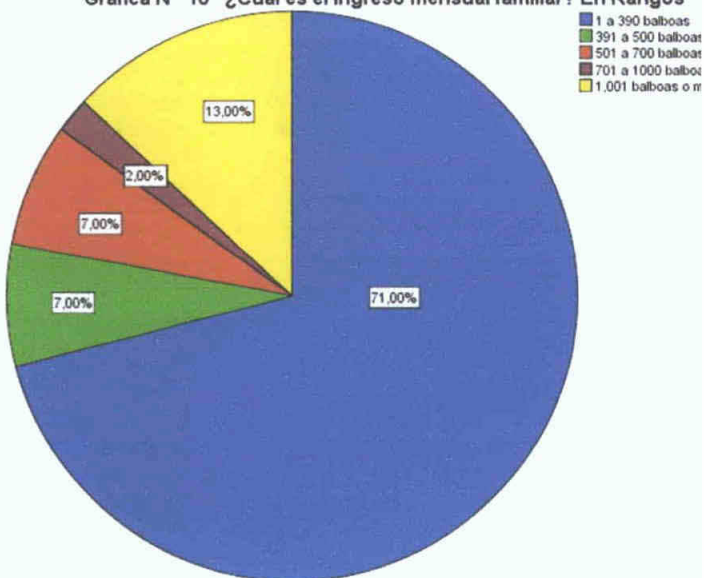
Gráfica N° 9 ¿Dónde Trabaja?



Un 39% de los que indicaron que trabajaban, lo hacen por cuenta propia, un 28% trabaja en empresa privada y solo 1% trabaja en empresa pública. Cabe destacar que los que los hacen por cuenta propias, se dedican al trabajo informal, como por ejemplo, Vendedores ambulantes, jardineros, ayudante de albañil, venta de comidas, entre otras.

Dentro de esta investigación, los datos nos indican que el 71% de los entrevistados tiene un salario entre los 1 a 390 balboas al mes, un 13% gana de 1001 balboas o más y un 14% se encuentra entre el rango de 391 a 700 balboas. Estos datos nos señala que la mayoría de los entrevistados están niveles de salarios, ya sea igual o menor al salario mínimo.

Gráfica N° 10 ¿Cuál es el ingreso mensual familiar? En Rangos



**Tabla N°3 Lugar de trabajo, según nivel educativo**

			¿Dónde Trabaja?							Total
			En una empresa prnvada	Trabajo por cuenta propia	Entidad publica	No trabajo	No trabajo - Soy estudiante	No trabajo Soy pension ado/jubil ado	No trabajo Soy Ama de casa	
Nivel Educativo	Primaria incompleta	Recuento	21	36	3	6	0	0	6	72
		% del total	7,0%	12,0%	1,0%	2,0%	0,0%	0,0%	2,0%	24,0%
	Primaria completa	Recuento	21	15	0	3	0	0	6	45
		% del total	7,0%	5,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	2,0%	15,0%
	Pre media completa	Recuento	27	30	0	3	12	0	30	102
		% del total	9,0%	10,0%	0,0%	1,0%	4,0%	0,0%	10,0%	34,0%
	Media incompleta	Recuento	0	6	0	6	0	6	6	24
		% del total	0,0%	2,0%	0,0%	2,0%	0,0%	2,0%	2,0%	8,0%
	Media completa	Recuento	3	9	0	0	0	0	6	18
		% del total	1,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	6,0%
	Técnica- vocacional	Recuento	3	9	0	0	0	0	0	12
		% del total	1,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%
	Universidad incompleta	Recuento	9	3	0	0	0	0	0	12
		% del total	3,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%
	Universidad completa	Recuento	0	3	0	0	0	3	0	6
		% del total	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	2,0%
	Ninguno	Recuento	0	6	0	0	0	0	3	9
		% del total	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	3,0%
Total		Recuento	84	117	3	18	12	9	57	300
		% del total	28 0%	39 0%	1 0%	6 0%	4 0%	3 0%	19 0%	100 0 %

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

En esta tabla podemos apreciar más detalladamente la relación que existe entre el nivel educativo y su lugar de trabajo, por ejemplo un 34% destaca que llego a culminar sus estudio de pre media, de ese 34% el 10% trabaja por su cuenta, es decir de manera independiente, mientras que un 9% trabaja en la empresa privada También se puede observar que la concentración de independientes se da en los niveles educativo primeros (primaria y primer ciclo) y mientras que en los niveles siguientes media vocacional a universidad el nivel de independiente disminuye

**Tabla N° 4 Ingreso Mensual Familiar, según Nivel Educativo**

			¿Cuál es el ingreso mensual familiar? En Rangos					Total
			1 a 390 balboas	391 a 500 balboas	501 a 700 balboas	701 a 1000 balboas	1 001 balboas o más	
Nivel Educativo	Primaria incompleta	Recuento	57	0	9	0	6	72
		% del total	19,0%	0,0%	3,0%	0,0%	2,0%	24,0%
	Primaria completa	Recuento	30	6	3	3	3	45
		% del total	10,0%	2,0%	1,0%	1,0%	1,0%	15,0%
	Pre media completa	Recuento	69	12	3	3	15	102
		% del total	23,0%	4,0%	1,0%	1,0%	5,0%	34,0%
	Media incompleta	Recuento	15	0	3	0	6	24
		% del total	5,0%	0,0%	1,0%	0,0%	2,0%	8,0%
	Media completa	Recuento	15	0	3	0	0	18
		% del total	5,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	6,0%
	Técnica- vocacional	Recuento	3	3	0	0	6	12
		% del total	1,0%	1,0%	0,0%	0,0%	2,0%	4,0%
	Universidad incompleta	Recuento	12	0	0	0	0	12
		% del total	4,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%
	Universidad completa	Recuento	3	0	0	0	3	6
		% del total	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	2,0%
	Ninguno	Recuento	9	0	0	0	0	9
		% del total	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%
Total		Recuento	213	21	21	6	39	300
		% del total	71,0%	7,0%	7,0%	2,0%	13,0%	100,0%

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

Si observamos en esta tabla donde se cruzan el ingreso familiar mensual con el nivel educativo, observamos que los que ganan entre 1 a 390 balboas mensuales, la mayoría tienen nivel educativo básico (primaria a Primer ciclo). Estamos ante una población con estudios básicos y de bajos ingresos.

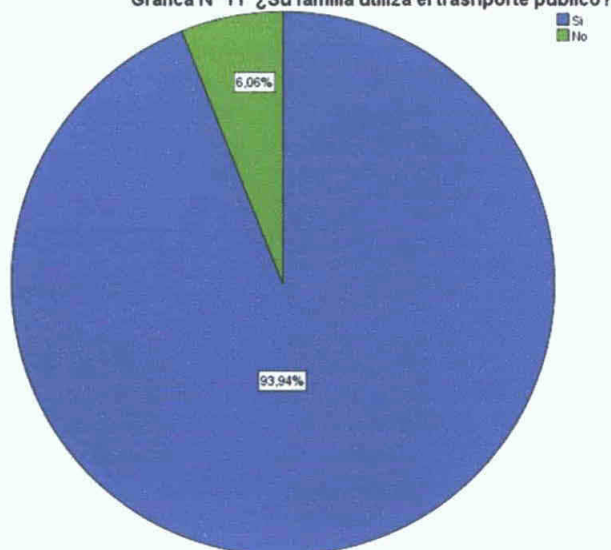
## 2.2. Uso del Transporte Público

**Tabla N° 5 ¿Este hogar posee automóvil?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Si	15	5,0	5,0	5,0
No	285	95,0	95,0	100,0
Total	300	100,0	100,0	

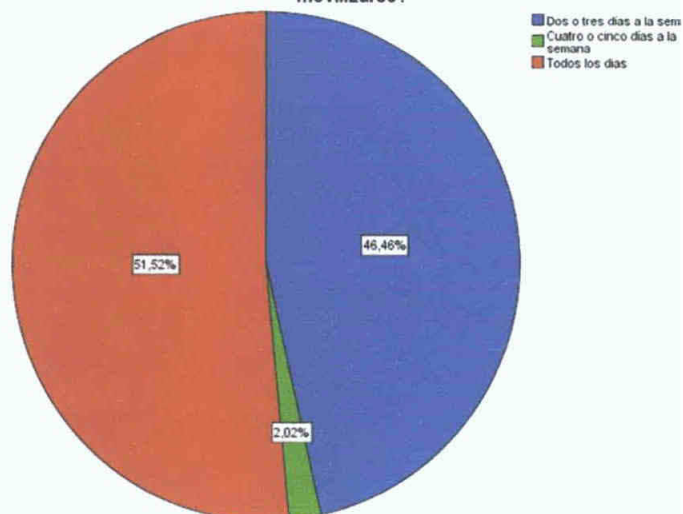
Fuente: Dionisia Caicedo (autora)

**Gráfica N° 11 ¿Su familia utiliza el transporte público?**



Si observamos la tabla 3 el 95 % de los entrevistados no posee automóvil, mientras que el 94% utiliza el transporte público, al igual que sus familiares, tal como se muestra en la gráfica N° 11.

**Gráfica N° 12 ¿Cuanto días a la semana utiliza el bus colectivo para movilizarse?**



En esta gráfica podemos observar que un 51 % de los entrevistados utiliza todo los días el transporte público, mientras que un 47% indicó que solo lo utiliza de dos a tres días por semana.

**Tabla N° 6 Para qué fin utilizas el transporte público**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Para trabajar	300	100,0	100,0	100,0

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

**Tabla N°7 ¿Realizas transbordo?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Si	291	97,0	97,0	97,0
No	9	3,0	3,0	100,0
Total	300	100,0	100,0	

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

**Tabla N° 8 ¿Cuántos medios de transporte utilizas para llegar a tu trabajo?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Un medio	9	3,0	3,0	3,0
Dos medios	291	97,0	97,0	100,0
Total	300	100,0	100,0	

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

Si observamos las tablas 4, 5 y 6, podemos observar que el motivo por la cual utilizan el transporte publico es para ir al trabajo, el 97% hace trasbordo y utiliza 2 medios de trasporte para llegar a su trabajo Podemos señalar que hay dificultades en el trasporte publico de estas poblaciones y de la cantidad de tiempo que se requiere para movilizarse de su s hogares a su lugar de trabajo

**Tabla N° 9 ¿Cuánto tiempo espera el transporte en el cuál viaja diariamente?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Menos de 30 minutos	9	3,0	3,0	3,0
De 30 minutos a 1 hora	153	51,0	51,0	54,0
Más de una hora	138	46,0	46,0	100,0
Total	300	100,0	100,0	

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

En cuanto al tiempo de espera por el transporte público, casi el 97% indica que tienen que esperar entre media hora más de una hora por un transporte público. Esto se debe principalmente a los escasos de transporte público para estos sectores de Arraiján, como se muestra en la tabla 7.

**Tabla N° 10 ¿Por qué no viaja en transporte pirata?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Razones económicas/ +Caro	291	97,0	97,0	97,0
Inseguridad	9	3,0	3,0	100,0
Total	300	100,0	100,0	

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

En la tabla 8 aparece un dato curioso y que nos llamó profundamente la atención es que el 97% de los entrevistados no utiliza el transporte pirata, ya que alegan que el mismo es muy caro. Esta información contrasta con lo que se ve reflejado en los medios, puesto que existe una gran demanda por el transporte pirata para el sector oeste de la Provincia de Panamá, las personas de estos sectores de Arraiján no lo utilizan.

## 2 3 Transporte Público y Presupuesto Familiar

**Tabla N° 11 ¿Cuánto gastas en transporte mensualmente?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
De 10 a 20 balboas mensuales	26	8,7	8,7	8,7
De 21 a 50 balboas mensuales	60	20,0	20,0	28,7
51 balboas mensuales o más	196	65,3	65,3	94,0
no contesta	18	6,0	6,0	100,0
Total	300	100,0	100,0	

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

Uno de los puntos más significante de esta investigación era de ver cuánto gastan mensualmente en transporte los entrevistados, un 65% indico que gasta más de 51 balboas al mes en transporte, mientras que un 20% señala que gasta entre 21 a 50 balboas mensuales, tal como lo refleja la tabla 9

**Tabla N° 12 Gasto de transporte mensual por ingreso mensual familiar**

			¿Cuántos gastas en trasporte mensualmente?				Total
			De 10 a 20 balboas mensuales	De 21 a 50 balboas mensuales	51 balboas mensuales o más	no contesta	
¿Cuál es el ingreso mensual familiar? En Rangos	1 a 390 balboas	Recuento	15	45	138	15	213
		% del total	5,0%	15,0%	46,0%	5,0%	71,0 %
	391 a 500 balboas	Recuento	2	7	12	0	21
		% del total	0,7%	2,3%	4,0%	0,0%	7,0%
	501 a 700 balboas	Recuento	4	2	15	0	21
		% del total	1,3%	0,7%	5,0%	0,0%	7,0%
	701 a 1000 balboas	Recuento	1	0	2	3	6
		% del total	0,3%	0,0%	0,7%	1,0%	2,0%
	1,001 balboas o más	Recuento	4	6	29	0	39
		% del total	1,3%	2,0%	9,7%	0,0%	13,0 %
Total		Recuento	26	60	196	18	300
		% del total	8,7%	20,0%	65,3%	6,0%	100,0 %

Fuente Dionisia Carcedo (autora)

En la tabla 10 podemos visualizar de una manera más desglosada el gasto mensual en transporte, de acuerdo al salario que ganan, y se observa que las personas que ganan de 1 a 390 balboas, son las que más invierten en transporte. Por ejemplo, el 46% de los que ganan de 1 a 390 balboas invierten más de 51 balboas al mes en transporte, casi un 20 % de lo que ganan se va en transporte, lo cual es muy elevado, tomando en cuenta que el costo de la canasta básica familiar para el mes de junio, según el Ministerio de Economía y finanzas está en 345 balboas mensuales.



**Tabla N° 13 Ingreso mensual familiar en relación con los ingresos y egresos en las familias**

			Relación de ingresos y egresos en las familias			Total
			51 a 100 balboas	101 a 150 balboas	151 balboas o mas	
¿Cuál es el ingreso mensual familiar? En Rangos	1 a 390 balboas	Recuento	96	114	3	213
		% del total	32,0%	38,0%	1,0%	71,0%
	391 a 500 balboas	Recuento	9	12	0	21
		% del total	3,0%	4,0%	0,0%	7,0%
	501 a 700 balboas	Recuento	15	3	3	21
		% del total	5,0%	1,0%	1,0%	7,0%
	701 a 1000 balboas	Recuento	3	3	0	6
		% del total	1,0%	1,0%	0,0%	2,0%
	1,001 balboas o más	Recuento	15	21	3	39
		% del total	5,0%	7,0%	1,0%	13,0%
Total		Recuento	138	153	9	300
		% del total	46,0%	51,0%	3,0%	100,0 %

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

Al igual que en la tabla 10, en la tabla 11 se observa el impacto que tiene el gasto del transporte público en la economías de estas familias, en cuanto al egreso e ingreso, se observa que el gasto está entre 51 a 150, un 71% de los encuestados, tiene que ver cómo le hace para equilibrar su presupuesto con respecto al transporte, ya que la relación ingreso vs egreso es muy alta para los que ganan entre 1 a 390 balboas mensuales

**Tabla N° 14 Afectación del ingreso familiar en contraste con el ingreso mensual familiar**

			¿Considera usted que este egreso destinado al transporte afecta su presupuesto familiar	Total
			Si	
¿Cuál es el ingreso mensual familiar? En Rangos	1 a 390 balboas	Recuento	213	213
		% del total	71,0%	71,0%
	391 a 500 balboas	Recuento	21	21
		% del total	7,0%	7,0%
	501 a 700 balboas	Recuento	21	21
		% del total	7,0%	7,0%
	701 a 1000 balboas	Recuento	6	6
		% del total	2,0%	2,0%
	1,001 balboas o más	Recuento	39	39
		% del total	13,0%	13,0%
Total		Recuento	300	300
		% del total	100,0%	100,0%

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

En la tabla 12 se observa que el 71% de los que ganan entre 1 a 390 balboas mensuales indican que lo que gastan en transporte incide y afecta tu presupuesto familiar, debido principalmente a que solo hay una persona que trabaja en estas familias

**Tabla N° 15 Ingreso mensual familiar en contraste con  
¿Cómo hace para cubrir sus otros gastos y del hogar?**

			¿Cómo hace para cubrir sus otros gastos y del hogar?			Total
			Depend o de otros familiar e s	Ahorran do	Trabajan do horas extras	
¿Cuál es el ingreso mensual familiar? En Rangos	1 a 390 balboas	Recuento	15	102	96	213
		% del total	5,0%	34,0%	32,0%	71,0%
	391 a 500 balboas	Recuento	0	12	9	21
		% del total	0,0%	4,0%	3,0%	7,0%
	501 a 700 balboas	Recuento	0	18	3	21
		% del total	0,0%	6,0%	1,0%	7,0%
	701 a 1000 balboas	Recuento	3	3	0	6
		% del total	1,0%	1,0%	0,0%	2,0%
	1,001 balboas o más	Recuento	0	21	18	39
		% del total	0,0%	7,0%	6,0%	13,0%
Total		Recuento	18	156	126	300
		% del total	6,0%	52,0%	42,0%	100,0%

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

Para balancear el presupuesto mensual familiar, los entrevistados indicaron que tratan de ahorrar o trabajar tiempo extra para cubrir con los otros gastos, fuera del transporte que tienen que cubrir, siendo los que más hacen uso de estas prácticas los que ganan entre 1 a 390 balboas mensuales como se muestra en la tabla 13

**Tabla N° 16 ¿Cómo influye el acceso al transporte público de su comunidad a la vida cotidiana laboral? De acuerdo al ingreso familiar**

			¿Cómo influye el acceso al transporte publico de su comunidad a la vida cotidiana laboral?			Tot
			Llegar tarde al trabajo o mi destino	Tengo que madrugar	En nada	
¿Cuál es el ingreso mensual familiar? en rangos	1 a 390 balboas	Recuento	114	96	3	:
		% del total	38,0%	32,0%	1,0%	71,
	391 a 500 balboas	Recuento	9	9	3	
		% del total	3,0%	3,0%	1,0%	7,
	501 a 700 balboas	Recuento	18	3	0	
		% del total	6,0%	1,0%	0,0%	7,
	701 a 1000 balboas	Recuento	6	0	0	
		% del total	2,0%	0,0%	0,0%	2,
	1,001 balboas o más	Recuento	18	18	3	
		% del total	6,0%	6,0%	1,0%	13,
Total		Recuento	165	126	9	:
		% del total	55,0%	42,0%	3,0%	100,

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

El 97% de los entrevistados nos comenta que el transporte publico influye en su vida diaria, puesto que unos llegan tarde a sus trabajos y otros tienen que madrugar muy temprano para llegar a sus lugares de trabajo. Lo que influye en su vida diaria y familiar, ya que no tienen tiempo ni para atender a sus hijos o parejas adecuadamente, ya que salen muy temprano y llegan muy tarde a sus casas, muchas veces por el mal servicio de transporte tanto en su comunidad, como en las afueras. Tal como se muestra en la tabla 14.

**Tabla N° 17 ¿El servicio del transporte público, que ofrece actualmente en sus comunidad, condiciona el acceso a la satisfacción de sus necesidades básicas? De acuerdo al ingreso familiar**

		¿El servicio del transporte publico, que ofrece actualmente en su comunidad, condiciona el acceso a la satisfacción de sus necesidades básicas?		Total
		Si condiciona	No condiciona	
¿Cuál es el ingreso mensual familiar? En Rangos	1 a 390 balboas	70%	1,0%	71,0%
	391 a 500 balboas	3,0%	4,0%	7,0%
	501 a 700 balboas	1,0%	6,0%	7,0%
	701 a 1000 balboas	1,0%	1,0%	2,0%
	1,001 balboas o más	6,0%	7,0%	13,0%
Total		81,0%	19,0%	100,0%

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

En cuanto a la relación transporte publico y la satisfacción de las necesidades básicas, el 81% señala que si condiciona sus necesidades básicas, debido a que tienen que invertir mucho de su ingreso mensual en transporte, y tienen que privarse de muchas cosas para poder llevar lo justo a su hogar y poder cumplir minimamente con la satisfacción de las necesidades básica, como vivienda, salud, alimentación, etc Como podemos observar en la tabla 15

**Tabla N° 18 ¿El costo del transporte es bueno en relación al servicio que brinda? De acuerdo al ingreso familiar**

		¿El costo del transporte es bueno en relación al servicio que brinda?		Total
		No	Si	
¿Cuál es el ingreso mensual familiar? En Rangos	1 a 390 balboas	64 0%	7,0%	71,0%
	391 a 500 balboas	6 0%	1,0%	7,0%
	501 a 700 balboas	6 0%	1,0%	7,0%
	701 a 1000 balboas	1 0%	1,0%	2,0%
	1,001 balboas o más	11 0%	2,0%	13,0%
Total		88 0%	12 0%	12,0%

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

Por ultimo, en la tabla 16 el 88% de los entrevistados señala que el costo del transporte publico que utilizan No es bueno de acuerdo con el servicio que brindan. Esto debido a todas las problemáticas del mismo, aunado por su alto costo y de su incidencia en su presupuesto familiar.

## **LINEAMIENTO DE LA PROPUESTA**

## **LINEAMIENTO DE LA PROPUESTA**

### **I- Definición del Centro de Formación Técnica de Capacitación Laboral para Familias de Escasos Recursos Socioeconómicos**

Cuando se piensa en la creación de un centro, de la índole que sea, se incurre necesariamente en una inversión en todos los aspectos, por lo que es necesario contar con el respaldo de la Junta Comunal de las áreas en estudios, debido a que es el lugar concreto, donde se intentara implementar el centro

A la culminación de esta investigación será presentada al pleno del Consejo Municipal que es el ente donde se aglutinan los Representantes de las comunidades involucradas y se expondrá el por qué la creación, a través de los resultados del mismo

Una vez que se logre su aceptación se tramitarán los detalles finales para el suministro y contar con los servicios del personal calificado en las temáticas de asesoría educativa, formación y labora En este sentido estamos contemplando profesionales de las áreas de

- ✓ Gerencia Administrativa
- ✓ Gerencia Social
- ✓ Responsable de Gestión Empresarial
- ✓ Responsable de Capacitación Técnica
- ✓ Docentes especializados en orientación educativa
- ✓ Especialista análisis de mercado y puesto de trabajo



Se es consciente de que los primeros pasos son esenciales para el logro de la implementación de este Centro, ya que los mismos condicionan su éxito futuro. Es por ello que se determina que se debe contar con áreas específicas como asesoría de capacitación educativa y laboral.

Asimismo se pretende formalizar acuerdos con empresas tanto públicas como particulares, con la finalidad de organización y divulgación de sus productos en el área.

Adentro de los lineamientos para esta propuesta de creación del Centro de Formación, Capacitación Técnica Laboral para Familias que presentan efectos Socioeconómicos de acceso al Transporte Público en el Corregimiento de Arraiján Cabecera, se han considerado todas las acciones que se deben seguir para su colocación y puesta en marcha del mismo. Dentro de los establecimientos de las Juntas Comunes del Corregimiento de Arraiján Cabecera.

Este centro tendrá como objetivo formar y capacitar a las personas más vulnerables de las áreas en investigación para la acertada elección de una capacitación, que les permitiera acceder a una preparación técnica o vacacional de sus preferencias, de acuerdo a sus capacidades, habilidades y destrezas que le brinde la oportunidad de aspirar a mejores condiciones de vida.

Dentro de los pasos considerados para la elaboración de este proyecto podemos mencionar

- 1 Realizar la investigación correspondiente con la finalidad de sustentar la necesidad de crear el Centro de Formación, Capacitación laboral para las personas más vulnerables de los sectores investigados
- 2 Presentar documento a la Junta Comunal del corregimiento y demás entes del mismo para su aprobación final
- 3 Proponer la realización de convenios y acuerdo interinstitucionales para la colaboración de profesionales idóneos, en lo referente a la atención que se le debe brindar al Centro de Formación, Capacitación laboral Detalles de la propuesta de creación del Centro de Formación, Capacitación técnica Laboral para familias de efectos Socioeconómicos de acceso al transporte publico en los sectores investigado del corregimiento de Arraiján Cabecera

## **II Datos Generales**

### **1 Título de la Propuesta**

Centro de Formación, Capacitación Técnica Laboral para Familias de efectos Socioeconómicos de acceso al Transporte Publico en el Corregimiento de Arraiján Cabecera

### **2 Antecedentes**

En las década del 90 el Corregimiento de Arraiján Cabecera se fomenta un acelerado crecimiento demográfico producido más que nada, por las multiples invasiones de tierra y distribución de lotes por parte del antiguo MIVI,

formando los llamados “asentamiento informales espontáneos” en los globos de tierra revertidas del Canal de Panamá, gracias los tratados Torrijos- Carter, y en menor las escala urbanizaciones formales construcciones por las compañías Inmobiliarias

Hay que resaltar específicamente que estas invasiones sean, legales o ilegal, son el producto de las necesidades crecientes y urgentes de las familias de escasos recursos socioeconómicos, que habitan en estas comunidades por lo que a diario se enfrentan a la carencia de acceso a servicios básicos como transporte, vivienda, agua potable, electricidad, redes viales, entre otras

Con el transcurso del tiempo vemos que este es un fenómeno que cada día ha ido agravándose cada vez más, en nuestro país, y si damos un vistazo alrededor de nuestro continente latinoamericanos observamos que “en toda Latinoamérica, existen cerca de 200 000 000 personas en el rango de pobreza, es decir, casi 38% de la población total de la región que está Viviendo en condiciones de precariedad” en los asentamientos informales, ” De este total nuestro país, “segun el Ministerio de Vivienda en el PLAN ESTRATEGICO 2010-2014, existen 566, asentamientos informales por legalizar”  
[www.habitat.org/una/py/ambitos/tfgs/08\\_TFG\\_Fatima\\_Filippini.pdf](http://www.habitat.org/una/py/ambitos/tfgs/08_TFG_Fatima_Filippini.pdf)

En lo referente a la propuesta de la creacion de este centro, el mismo ha sido considerada como alternativa para que la población de menores ingresos que viven en los sectores donde se desarrolla la investigación puedan recibir una capacitación, que les proporcione mayores posibilidades de éxito, en base a

los conocimientos básicos que lo llevarán a elegir de una manera acertada al curso de capacitación en la cual desea desempeñarse en el futuro, como persona productiva para sí proporcionarse mejores niveles de vida

### **3 Justificación de la Propuesta**

Durante el tiempo acumulado, durante casi un mes de caminar en donde se realizaron las entrevistas y encuestas en los sectores de El Tecal, Booyala, Las Veraneras y Polvareda, pudimos percatarnos y comprobar que la mayoría de las familias que habitan en estos sectores son de escasos recursos, por lo que diariamente se enfrenta a muchos problemas de efectos socioeconómicos, caso este que los hace vivir en un estado de exclusión y pobreza al no tener participación en los beneficios y recursos sociales como lo es acceso a los servicios transporte público entre muchos consono a sus limitados recursos socioeconómicos

Debido a que esta población se caracteriza por tener un bajo nivel de formación académica, tal como se deja entre ver en las entrevistas, donde la gran mayoría de los entrevistados el 34% se encuentra en el nivel de primaria completa, situación que los ubica una población carente de suficiente preparación educativa, por lo tanto es común que devenguen bajos ingresos, ya que la gran mayoría de sus habitantes se desempeña en la informalidad de las actividades económicas, afectando seriamente su calidad de vida familiar, al enfrentarse tal como ya lo hemos señalado anteriormente a grandes problemas

socioeconómicos que les limita solvencia para acceder a los servicios básicos de subsistencia y priorizar el cumplimiento de compromisos

Preciso a esta realidad que vive la gran mayoría de las familias de estos y en especial las que fueron objeto de este estudio, se ha querido realizar este intento de crear un centro de *Centro de Formación Técnica de Capacitación Laboral* que siempre y cuando cuente con los expertos en las temáticas de las áreas pertinentes, para que brinden a la población objeto de estudio, las orientaciones y asesorías necesarias para el logro de una capacitación

Con la intención de brindar una formación oportuna para la elección de una capacitación de predilección, no solo le proporcionaría una formación, capacitación técnica que redundaría en un impacto importante en el nivel de ingreso dichas familias, con limitadas oportunidades laborales y educativas que con esto no solo mejoraría el bienestar de las familias involucrada, sino también la auto estima de las personas beneficiarias, al contar con una capacitación para así tener mejores oportunidades de trabajo

También será importante porque contribuyera a mejorar las condiciones de empleabilidad a estas familias de escasos recursos socioeconómicos para insertarse en el mercado de trabajo, así como a elevar su productividad e ingresos, igualmente contribuye a mejorar y fortalecer la oferta educativa de las entidades de capacitación, promoviendo que los cursos que ofrecen se adapten al enfoque de competencias laborales

El Proyecto busca contribuir a la mejora de la calidad de vida de las familias que presenta efectos socioeconomicos de acceso al transporte en el corregimiento, a través de una formacion, Capacitación técnica laboral que les posibilite mejorar sus ingresos economicos familiares Con tal finalidad, el Proyecto se propone los siguientes objetivos

#### **4 Objetivos Generales y Específicos**

##### **4 1 Generales**

Crear un Centro de Formación Técnica de Capacitación Laboral para Familias de escasos Recursos Socioeconomico en las comunidades de El Tecal, Booyala, Las Veraneras, La Polvareda en el Corregimiento de Arrijan Cabecera, con la finalidad de garantizarles la obtención de una formación y capacitacion laboral, y así lograr aliviar los efectos socioeconomicos del acceso al transporte publico entre otros y así mejorar su calidad de vida

##### **4 2 Específicos**

- ✓ Impulsar la creacion del Centro de Formación y Capacitación Técnica Laboral para Familias que enfrentan grandes efectos Socioeconómicos de Acceso al Transporte Publico en las comunidades de El Tecal, Booyala, Las Veraneras, La Polvareda en el corregimiento de Arrijan Cabecera, como un recurso que contribuirá a la formación técnica y capacitación pertinente y oportuna

- ✓ Proporcionar copia de este documento a las autoridades del área, (Representante, Alcalde) para la creación y coordinación y divulgación de los servicios que oferta y beneficios que traería a la población
- ✓ Incentivar la creación de convenios de cooperación interinstitucional públicas y privadas, para la consecución de profesionales idóneos para la puesta en ejecución de este centro

## **5 Unidad Gestora de la Propuesta**

Las instalaciones del centro estarán ubicadas físicamente en las instalaciones de la Junta Comunal del Corregimiento. Por ser el lugar más céntrico del área y además todas las comunidades que son parte de esta investigación administrativamente son parte de esta Junta comunal.

## **6 Servicios que Ofertará el Centro de Formación, Capacitación Técnica Laboral**

Dentro de los servicios que se ofrecerán podemos mencionar

### **6.1 Asesoría en el Área Educativa**

- ✓ Asesorar a los participantes en la necesidad de recibir una formación y capacitación laboral de acuerdo a sus habilidades, destrezas y preferencias
- ✓ Entrevista individualizada a cada persona que ingrese al centro. Con la finalidad de conocer sus condiciones socioeconómicas, educativas, sus aspiraciones, metas y proyecciones, es decir cuál sería su "proyecto de vida"

- ✓ Aplicar cuestionarios o test psicológicos sencillos que evidencien suficiente información importante para asesorar de manera acertada en la elección de la capacitación de preferencia del participante
- ✓ Conocer sus habilidades, destrezas, fortalezas y limitaciones

## **6.2 Asesoría en el Área de Formación**

En este ámbito el personal asignado será el encargado de conocer las fortalezas, debilidades, destrezas, aspiraciones profesionales, dificultades así como también sus limitaciones de los aspirantes, dentro de las cuales están

- ✓ Determinar el grado de satisfacción de los participantes con la capacitación seleccionada
- ✓ Conocer sus fortalezas, habilidades y destrezas, y por ende sus limitaciones
- ✓ Velar porque la capacitación que se les imparta a los asistentes a cada curso se ajuste a la idiosincrasia de cada uno de estos
- ✓ Garantizar que los cursos que serán impartidos hayan sido objeto de discusión en la comunidad de acuerdo a sus necesidades
- ✓ Dar seguimiento al progreso de formación de los participantes en dicho centro

## **6.3 Asesoría en el Área Laboral**

Este aspecto es fundamental y básico para este proyecto, ya que es conveniente para las personas que diariamente lidian con los efectos



socioeconómicos de acceso al transporte público, que viven en estas áreas por lo general no han tenido un grado de inserción escolar formal sólida con una formación en opciones específicas, a efecto de prepararlo para el trabajo productivo, que le facilite su ingreso al campo laboral y proseguir estudios superiores. Por lo que la capacitación que reciban, ya sea que vayan a ingresar al mercado formal laboral o decidan trabajar por cuenta propia deben estar lo mejor preparados posibles, aun que va depender, en gran medida, de cada individuo, pero también del trabajo que realice para el cual fue capacitado, con la finalidad de lograr mejores condiciones de vida a través de una actividad remunerada que le permita solventar sus compromisos.

## **7 Beneficiarios Directos e Indirectos**

**7.1 Beneficiarios Directos** La población de escasos recursos socioeconómicos que hayan cursado estudio de pre-media, en las comunidades objeto de investigación.

**7.2 Beneficiarios Indirectos** Todas aquellas personas de las diferentes áreas aledañas de los sectores involucrados que no cuenten con una capacitación que les permita alcanzar mejores niveles de vida.

## **8 Clientes o Usuarios**

Todos los residentes de los sectores que están siendo investigados que su máximo nivel educativo alcanzado es pre-media completa y todas aquellas

personas que se desenvuelven en el sector informal de trabajo por carecer de un grado de capacitación laboral el cual les permita mejores niveles de vida

## **9 Estrategia de la Propuesta**

### **9 1 Objetivos y Resultados a Corto, Mediano y Largo Plazo**

#### **9 1 1 Objetivo a Corto Plazo**

- ✓ Fomentar la creación del Centro de Formación y Capacitación Técnica Laboral para familias que presenta efectos socioeconómicos de acceso al transporte publico en las comunidades de El Tecal, Booyala, Las Veraneras, La Polvareda en el Corregimiento de Arraiján Cabecera

#### **9 1 2 Resultado a Corto Plazo**

Precisar estrategias para el logro de la creación del Centro de Formación, Capacitación Técnico Laboral para Familia que presenta efectos Socioeconómico de Acceso al Transporte Publico que residente en esas áreas, mediante la finalizacion de esta investigación

#### **9 1 3 Objetivos a Mediano Plazo**

- Presentar el proyecto a las autoridades del área dígase, representante
- Sugerir la creación de convenios de cooperacion entre instituciones publicas y privadas para la consecución de

profesionales competente con la finalidad de garantizar la puesta en marcha del centro

#### **9 1 4 Resultado a Mediano Plazo**

- Aceptación del proyecto por parte de las autoridades del área
- Firmas de convenios de cooperacion con instituciones publicas y Privadas con el fin de coordinar los servicios del personal idoneo que atienda las necesidades de la población que asiste al Centro de Formación y Capacitación Técnico Laboral para Familias que presenta efectos Socioeconómico de acceso al Transporte Publico
- Integración de un equipo interdisciplinario fundamental para que se de inicio a la atención de la Población Que enfrenta grandes efectos socioeconomicos de acceso al transporte publico en el centro de Formación, Capacitación Técnico Laboral

#### **9 1 5 Objetivos a Largo Plazo**

- Suministrar una copia del documento a otras autoridades del área cuya población diariamente se enfrenta a graves efectos socioeconómicos que le impiden acceder al transporte publico entre otros, para que puedan planificar y ejecutar la incorporación de la propuesta en nuevas áreas y que se brinden como servicios a su población

- En cada Junta Comunal del Distrito contara con información de primera línea sobre los detalles que le permita la implementación del centro de Formación, Capacitación técnica Laboral para familias de escasos recursos Cursos Socioeconómicos , cuando lo considere conveniente

## **10 Impacto Esperado a Nivel Nacional e Internacional**

### **10.1 Impacto en el Ámbito Nacional**

Al establecerse el del centro de Formación, Capacitación técnica Laboral para familias de efectos Socioeconómicos del acceso al transporte público en el corregimiento de Arraiján Cabecera, se obtendrá que en cada corregimiento en que se atienda esta población cuente con una herramienta a su favor, en beneficio de las personas que tienen efectos Socioeconómicos del acceso al transporte público en las diferentes áreas

Con el desarrollo de este proyecto se conseguirá atender una población que tiene graves efectos socioeconómicos del acceso al transporte público, mejor formada para la elección de la capacitación de acuerdo a sus necesidades, lo que va a garantizar, en gran medida la permanencia en la misma y su posterior culminación como meta de capacitación, para poder desempeñarse en el ámbito formal del mercado laboral y así mejorar sus condiciones socioeconómicas que le permita hacer frente a los efectos Socioeconómicos que le impiden solventar el acceso al transporte público. Además sentará un precedente en el ámbito de la capacitación de la población

con graves efectos socioeconómicos que les impide acceder al transporte publico en el pais, al formarlos y capacitarlos con personal apropiado y calificado en esta tema

## 10 2 Impacto en el ámbito Internacional

En un plano internacional se conseguirá que el modelo panameño exitoso sea reforzado o implementado en otras latitudes del continente, con la finalidad de estas mejorar la calidad de vida de estas familias

### 11 Cronograma de Actividades de la Propuesta de Creación del Centro de Formación y Capacitación Técnica Laboral para Familias de efectos socioeconómicos del acceso al transporte público en el corregimiento de Arraiján Cabecera

ACTIVIDADES	AÑO 2014	AÑO 2015					
	Diciembre	Enero	Feb	Marzo	Abril	Mayo	Junio
Entrega formal de la propuesta a las autoridad del corregimiento y entrega de una copia de la propuesta							
Asesorías individual a cada asistente a la capacitación							
Firmas de convenios con instituciones publicas y particulares que cuentan con profesionales experto necesarios para la atención							
Elección del personal que participara con la nueva oferta							
Especificación del Área dentro de la Junta Comunal del corregimiento donde estará ubicado el centro							
Comienzo del centro de Formación, Capacitación técnica Laboral para familias de efectos Socioeconómicos del acceso al transporte publico en el corregimiento de Arraiján Cabecera							
Atención, Evaluación y egreso de los primeros capacitados							

Fuente Dionisia Caicedo (autora)

## **12 Factores Internos y Externos que Pueden Afectar la Propuesta**

### **12 1 Factores Internos**

Teniendo en cuenta los aspectos considerados en apartados anteriores, sobre la propuesta de creación del centro en las instalaciones de la Junta comunal del corregimiento de Arraiján Cabecera, deducir que no existen factores internos que puedan afligir concretar esta propuesta

### **12 2 Factores Externos**

En relación a los factores externos pueden citarse algunos contratiempos con las firmas de los convenios de apoyo entre las diversas entidades en cuanto a la consecución de los profesionales idóneos imperioso, para la implementación de la propuesta, pero se harán hasta los últimos ahínco para lograr contar con excelentes profesionales que permitan su apertura, teniendo como fin los beneficios que pueden generar a este sector de la población que presenta graves efectos socioeconómicos que le impiden acceder a muchos servicios básicos en especial el transporte público

## **13 Recursos Necesarios**

**13 1 Estructuras Físicas** Las instalaciones físicas de la Junta Comunal del corregimiento de Arraiján Cabecera y en un futuro en cualquier corregimiento cuya población presente graves problemas socioeconómicos de acceso al transporte público entre otros

**13 2 Equipamiento** Se tendrán equipos de uso cotidiano en la Junta Comunal, no será necesario la adquisición de nuevos equipos. Se necesitan sillas, pupitres, equipos tecnológicos, de uso diario en un

lugar de trabajo y los implementos que se requieran de acuerdo a las capacitaciones sugeridas por la población

**13 3 Factor Humano** Se espera en no incidir en gastos en lo concerniente al personal, debido a que se contará con el apoyo interinstitucional, porque el salario de este personal estará a cargo de cada una de las entidades donde prestan servicios de manera habitual En este caso el Estado Panameño

Se harían convenios de compromisos y apoyo con entidades como Formación y Capacitación para el Desarrollo Humano (INADEH), se tiene como misión “propiciar, establecer, organizar y mantener un sistema nacional que garantice la formación profesional del recurso humano, en ocupaciones productivas requeridas por el proceso de desarrollo nacional, considerando las aptitudes y valores éticos-morales”

Ministerio de Educación, Universidad Nacional de Panamá, Ministerio de Desarrollo Social ( MIDES) , Autoridad de la Micro y Mediana Empresa (AMPYME), con la finalidad de contar con profesionales como educadores de adultos ,analista de mercado, orientadores, asesores de puestos entre otros

**13 4 Recursos Económicos** Cuando la investigación esté finalizada, será presenta a la Junta Comunal del Corregimiento de Arraiján Cabecera de manera formal, para su aprobación final, y la asignación de un presupuesto mensual en los renglones económico

de esta entidad. A pesar de que se harán eminentes esfuerzos que garanticen que se cuente con el personal de apoyo de otras entidades, en algún dispendio se incurrirá el desarrollo de este Centro para la Junta, por lo que sería conveniente contar con un respaldo económico para cualquier eventualidad que sea necesario atender.

#### **14 Sostenibilidad de la Propuesta**

- ✓ En tanto coexista población con efectos socioeconómicos que le impidan acceder al transporte público y no estén capacitados para hacerle frente a este problema, se debe mantener la permanencia del Centro de Formación, Capacitación Técnica Laboral para Familias de efectos Socioeconómicos del Acceso al Transporte Público en el Corregimiento de Arraján Cabecera.
- ✓ El sostenimiento de la propuesta de creación de este Centro, va depender de la presentación y acogida del proyecto antes las máximas autoridades del corregimiento en primera instancia y posteriori, el apoyo que ofrezcan organismos particulares.
- ✓ La conservación de los convenios con las instituciones públicas y particulares las cuales contribuirán para que el mismo se mantenga, esto representará una garantía para su continuación, ya que estos son los que proporcionan el factor humano que brindarán el servicio en el Centro de Formación y Capacitación.



- ✓ Gestionar autofinanciamiento con entidades particulares, que aseguren la subsistencia del Centro, si se diese un recorte en el presupuesto de la Junta Comunal, lo que garantizara contar con los medios necesarios que permitan la continuación del mismo y no se interrumpa este servicio que es de gran beneficio para esta población

## **15 Estrategias de Planificación**

Los procedimientos de planificación estratégica serán implementados a través de entendimientos entre las partes interesadas, entre ellas la Junta Comunal, que es el ente que registrará el Centro, y las familias e individuos que cada día se enfrentan a grandes efectos socioeconómicos de acceso al transporte público que serán los beneficiarios de este Proyecto. Esta reciprocidad y acuerdos están fundamentados en pilares básicos de aprendizaje del adulto que son

- ✓ Aprender a conocer
- ✓ Aprender a hacer
- ✓ El trabajo en la economía no estructurada
- ✓ Aprender a vivir juntos, aprender a vivir con los demás
- ✓ El descubrimiento del otro
- ✓ Tender hacia objetivos comunes
- ✓ Aprender a ser

Según Guillen Celis sostiene que “la educación para el siglo XXI, sería indispensable asignar nuevos objetivos a la educación y, por consiguiente,

modificar la idea que nos hacemos de su utilidad. Una nueva concepción más amplia de la educación debería llevar a cada persona a descubrir, despertar e incrementar sus posibilidades creativas, actualizando así el tesoro escondido en cada uno de nosotros, lo cual supone trascender una visión puramente instrumental de la educación, percibida como la vía obligada para obtener determinados resultados (experiencia práctica, adquisición de capacidades diversas, fines de carácter económico), para considerar su función en toda su plenitud, a saber, la realización de la persona que, toda ella, aprender a ser <sup>(85)</sup>

Igualmente se propone otras estrategias enfocadas alcanzar la motivación de la población participante y ayudarlos lo más posible a superar su realidad para que puedan gozar de una mejor calidad de vida, es proponer a las autoridades del Instituto Panameño Autónomo de Cooperativa (IPACOOOP), que cuando los participantes hayan terminados las capacitaciones, se les organice por grupos de acuerdo a la capacitación recibida con la finalidad de formar una cooperativa para que los miembros y familias de las comunidades tengan la capacidad de autogestión entre el grupos y que les permita mejorar las condiciones de vida de sus participantes y comunidades en función de combatir los efectos socioeconómicos, aplicando actividades sostenibles, que contribuyan al mejoramiento de su calidad de vida de sus familias. Las asociaciones serán organizaciones sin fines de lucro representada por medio de comités locales, cada uno con su propia junta directiva

---

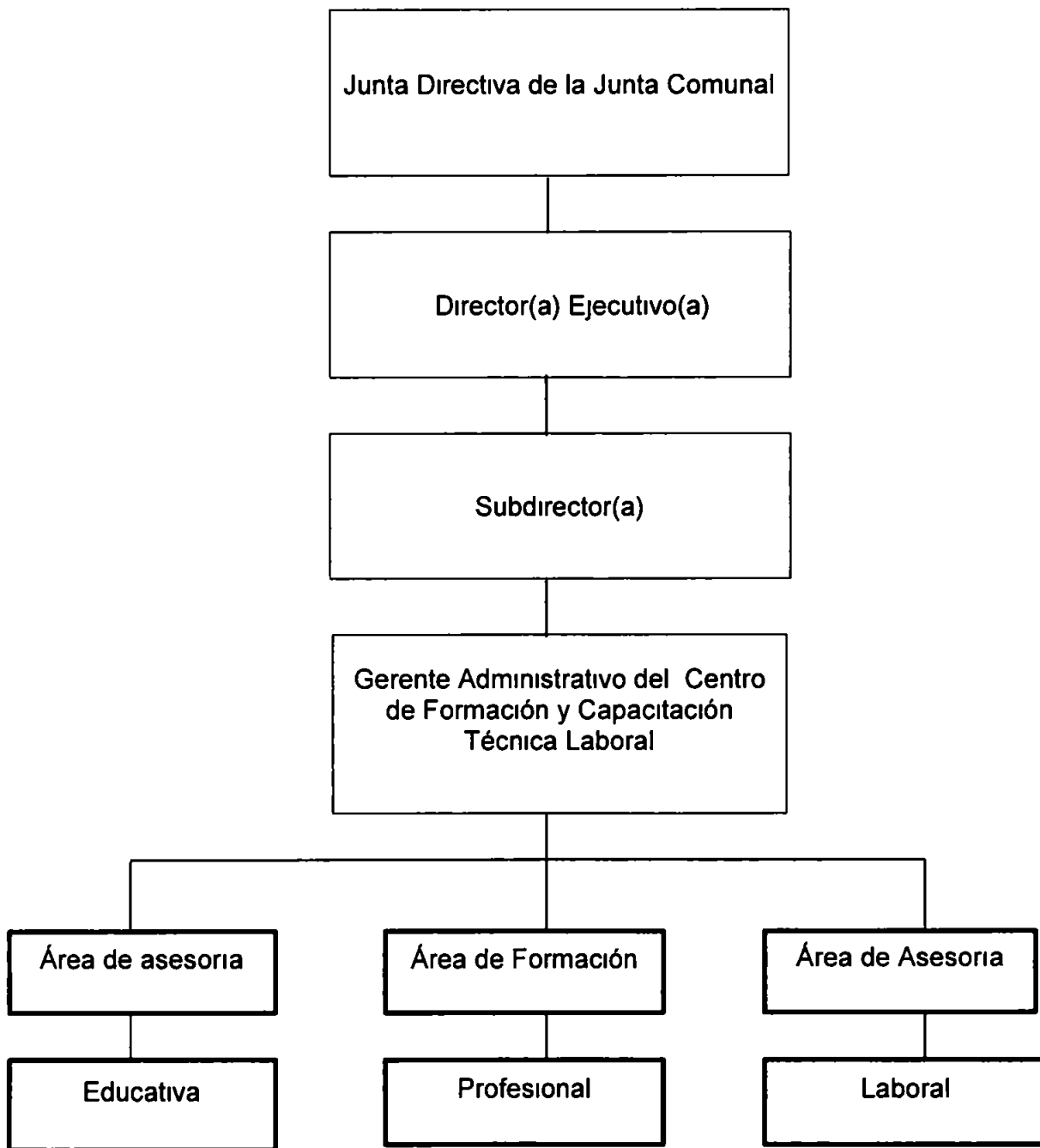
<sup>85</sup> Laurus, Vol 14, Num 26, enero-abril, 2008, pp 136-167 Universidad Pedagógica Experimental Libertador, Venezuela

Se estima que la misma cooperativa debe constituirse una vez finalizada la capacitación, para que los participantes traten de poner en práctica lo aprendido y sentirse fortalecido, porque de alguna manera va poder llevar a la realidad lo aprendido

Esta cooperativa debe ser supervisada por IPCOOP, la cual ejercerá la labor de consejera

En seguida se especifica un esquema del Centro de Formación y Capacitación Técnica Laboral para Familias de Efectos Socioeconómicos del Acceso al Transporte Público en el corregimiento de Arraiján Cabecera dentro del organigrama de la Junta Comunal del corregimiento de Arraiján Cabecera como organización, donde se pretende implementar este Proyecto

**Organigrama del Centro de Formación y Capacitación Técnica Laboral para  
Familias de Efectos Socioeconómicos del Acceso al Transporte Público  
en el Corregimiento de Arraiján Cabecera**



## **BIBLIOGRAFÍA**

## **BIBLIOGRAFÍA**

### **Libros**

- 1 ABREU, Luis Felipe et al (2000) "Problemas y dilemas en la definicion de calidad de vida", en Calidad de Vida, Salud y Ambiente México, CRIM/UNAM/INI, pág 17
- 2 AROSTEGUI, I (1998) Evaluación de la calidad de vida en personas con retraso mental en la Comunidad Autónoma del País Vasco Bilbao, Universidad de Deusto
- 3 Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre Alternativas de transporte Panamá Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre, 2006
- 4 Banco Interamericano de Desarrollo Mejoramiento del marco regulatorio y concesiones del transporte urbano del Área Metropolitana de Panamá Panamá BID, 2006
- 5 Banco Mundial Pobreza y movilidad en Latinoamérica New York Banco Mundial, 2008
- 6 BATISTA Doria de Souza, Natalia Julia Estructura urbana y su relación con el proceso de segregación socio-espacial un análisis de Maceió – Brasil, 2005
- 7 BAUMAN, Z (2001) La globalización consecuencias humanas Fondo de Cultura Económica México (Borja, J y Z Muxí (2003), Espacio Publico ciudad y ciudadanía Editorial Electa Barcelona
- 8 BAYONA, Jordi ic (2007) La segregación residencial de la población extranjera en Barcelona ¿una segregación fragmentada? Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Vol XI, N° 235 Barcelona, Universidad de Barcelona
- 9 BOHIGAS, Oriol (2004) Contra la incontinencia urbana Reconsideracion moral de la arquitectura y la ciudad Editorial Electa, Barcelona
- 10 BORJA (2003) Espacio Publico ciudad y ciudadanía Editorial Electa, Barcelona
- 11 CARIOLA, Cecilia Los bordes de la esperanza nuevas formas de participación popular y gobiernos localicen la periferia de Caracas "Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales v 11 Caracas, jun 2005

- 12 CARBALLO, Cristina Teresa (2004) Crecimiento y desigualdad urbana implicaciones ambientales y territoriales, 1950-2000 Dunken, Buenos Aires
- 13 CASTELL, Manuel *La cuestión urbana* Mexico D F Siglo XIX, 1980
- 14 CASTELLS, Manuel (1998 b) La era de la información Economía, sociedad y cultura Vol 3 Fin de milenio, Madrid, Alianza Editorial
- 15 CASTILLERO Calvo, Alfredo *La ruta interoceánica*, Panamá INAC, 1996
- 16 CEPAL - SERIE Medio ambiente y desarrollo N° 48 Rubén Pesci Desarrollo sostenible en ciudades intermedias testimonios en América Latina
- 17 CEUR, La problemática del transporte urbano en el área metropolitana Guatemala Universidad de San Carlos, 2005
- 18 CEUR, La problemática del transporte urbano Dos estudios del transporte urbano colectivo de las áreas metropolitanas de la ciudad de Guatemala Guatemala Universidad de San Carlos Guatemala, 2008
- 19 CORNEJO, Berta *Evaluación y análisis del transporte público en el Área Metropolitana de Panamá* Panamá Universidad de Panamá, 1997
- 20 CISNEROS, G Calidad de vida An med interna 2000 Vol 18(2),47-49
- 21 Duque-Escobar, Gonzalo Economía del Transporte Universidad Nacional de Colombia, Manizales, 2007
- 22 ESPINO, Ariel Los costos económicos y sociales del desarrollo periférico de la vivienda de bajo costo en la ciudad de Panamá Panama Sociedad de Ingenieros y Arquitecto, 2009
- 23 ESPINO, Rolando *Desarrollo Urbano de la Ciudad de Panamá (1673-1973)* Panamá Instituto Nacional de Cultura, 1977
- 24 ESTRADA Garduño (2005) Calidad de vida y bienestar subjetivo en Méjico UDL, Centro de Estudios sobre Calidad de Vida y Desarrollo Social
- 25 FERNÁNDEZ, Rodrigo y Lungo, Mario, *La estructuración de las ciudades capitales centroamericanas* San José EDUCA, 1988
- 26 FIGUEROA Navarro, Alfredo *Dominio y sociedad en el Panamá colombiano 1821-190* Panamá Universidad de Panamá, 1982
- 27 FLÓREZ Sáenz, Juan José y otros, *Análisis del transporte urbano masivo en el AMS* San José Universidad de Costa Rica, 2008

- 28 GARCÍA de Hernández, Norma "La formación de asientos informales Un proceso gestado por diferentes actores sociales" Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales Universidad de Barcelona, Vol X, N° 218 (50), 1 de agosto de 2006
- 29 GILDENBERGER, Carlos A "Desarrollo y Calidad de vida " [sitio de Internet] disponible en [mundolatino.org/1/politica/descalvi.htm](http://mundolatino.org/1/politica/descalvi.htm) p 3 consultado el 15 de octubre de 2010 )
- 30 GRAVANO, A (2005) El Barrio en la Teoría Social Editorial Espacio Buenos Aires
- 31 GUTIÉRREZ, Andrea *Transporte público y exclusión social Reflexiones para una discusión en Latinoamérica tras la década del 90* Lima Centro de Investigaciones y Asesoría del transporte, 2005
- 32 HARVEY, David The Urban Process under Capitalism A Framework for Analysis Recife Universidad Federal de Pernambuco, 1978
- 33 HARVEY, David Urbanismo y Desigualdad Social Séptima edición México D F Siglo XIX, 2007
- 34 HERRERA, Ligia El país que somos 30 años de Geografía Humana en Panamá Colección Agenda Centenario Instituto de Estudios Nacionales, Universidad de Panamá, 2003
- 35 HURTADO, Liliana Los Teóricos del Análisis del Sistema Mundo 2001
- 36 JAÉN Suárez, Omar *La población del Istmo de Panamá* Panamá Universidad de Panamá, 1980
- 37 Japan International Cooperation Agency *Estudios de factibilidad de proyectos en el área metropolitana de Panamá Estampa I*, Panamá JICA, 1984
- 38 Japan International Cooperation Agency *Estudio de factibilidad del proyecto del Corredor Sur Estampa II*, Panamá JICA, 1985
- 39 JIMÉNEZ FJ, Esquivel HRI, González-Celis RAL La percepción de salud bucal como medida de la calidad de vida en ancianos ADM (en prensa)
- 40 KAUFMANN, V (2006) "Motilité, latence de mobilite et modes de vie urbains en Bonnet, M y Aubertel, P (eds ) La ville aux limites de la mobilité Paris, Puf



- 41 LAURUS Vol 14, N° 26, enero – abril 2008, pp 136-167, Universidad Pedagógica Experimental Libertador, Venezuela
- 42 LEFEBVRE, Henri *El derecho a la ciudad* Barcelona Ediciones Península, 1976
- 43 LEFEBVRE, Henri *Espacio y política* Barcelona Ediciones Península, 1976
- 44 LEIS, Raul *La ciudad y los pobres*, Panamá Centro de Estudios y Acción Social, 1980
- 45 LÓPEZ Martínez, Jose Florentin *El proceso de urbanización en Guatemala un enfoque demográfico 1950-200* Guatemala CEUR, 2006
- 46 LÓPEZ, Zuleika *Análisis de la circulación en el centro de la ciudad de Panamá* Panamá Universidad de Panama, 2001
- 47 LORENZETTI, Ricardo Luis *Los tratados de los contratos*, Tomo III, RC editores, Buenos Aires, Argentina, 2004
- 48 MANDULEY, Julio *Panamá Acerca de la estructura, la coyuntura y las perspectivas* Panamá CELA, 1978
- 49 MARX, Carlos *El Capital* Tomo I Cuarta edición México D F Fondo de cultura económica, 1966
- 50 MIKES, David *Planeta de ciudades de misera Involución urbana y proletariado informal* Akal Madrid, 2005
- 51 Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos, *Estudios de oferta y demanda de transportes de la GAM* San José MIVIAH, 2007
- 52 MIRALLES, C (2002) *Transporte y Ciudad El binomio imperfecto* Ariel, Barcelona
- 53 MORÁN, Amanda *Transporte colectivo urbano en el Área Metropolitana de Guatemala Hacia una solución integral* Guatemala CEUR, 2002
- 54 MURILLO, Hernán *El sistema de transporte del distrito de San Miguelito*, Panamá Universidad de Panamá, 2006

- 55 NADAL, Pedro *Pobreza y transporte Metodología para su estudio en el ámbito urbano* Buenos Aires Universidad Católica Argentina 2002
- 56 PESCI, Rubén *Medio Ambiente y Desarrollo*, CEPAL, 2008
- 57 RIBAS, Jorge *Urbanismo para la humanidad* Panamá Editorial Portobelo, 2007
- 58 RODRÍGUEZ, Alexis “Sistema de protección social en América Latina y el Caribe” Comisión Económica para América Latina y el Caribe Panamá, febrero de 2013
- 59 RUBIO, Ángel *Biografía Urbana*, Panamá INAC, 2006
- 60 SCHTEINGART, Martha *Urbanización y dependencia en América Latina* Buenos Aires Sociedad interamericana de planificación, 1973
- 61 Sager, Tore “Footloose and Forecast-free Hypermobility and the planning of society” (ponencia) Congreso AESOP, 13-17 de julio de 2005
- 62 SINGER, Paul *La economía política de la urbanización* Buenos Aires Ediciones Periferia, 1985
- 63 SMITH, Carlos *El problema del tráfico en Panamá* Panamá Editorial Portobelo, 2007
- 64 SOTELO Valencia, Adrián Dependencia y sistema mundial convergencia o divergencia? Contribución al debate sobre la teoría marxista de la dependencia en el siglo XXI Marzo de 2008
- 65 SOUSA Santos, Boaventura de Descolonizar el saber, reinventar el poder, 2005
- 66 TORRES Ábrego, Jose Eulogio *Población, economía y sociedad en Panamá Tomo 2* Panamá Universidad de Panamá, 2000
- 67 TORRES de Arauz, Reina *La ciudad de Panamá* INAC, 1996
- 68 TREJOS, Anayansi El sistema de transporte de las ciudades dormitorio, Panamá Universidad de Panamá, 2007
- 69 URIBE, Álvaro *La ciudad fragmentada* Panamá CELA, 1989

- 70 Urry, John *Sociology beyond societies Mobilities for the twenty-first century*, London, 2002
- 71 VELÁSQUEZ Carrera, Eduardo Antonio *Desarrollo capitalista, crecimiento urbano y urbanización en Guatemala, 1940-1984*, Guatemala CEUR, 1989
- 72 VILLACA, Flavio *Espacio Interurbano en Brasil*, Studio Nobel, 2010

#### Artículos de Revista

- 1 ARCE Cavallini, Héctor, 1999 "El escenario presente y futuro del transporte publico colectivo remunerado de personas (urbano) en el Área Metropolitana de San José" en *Economía y Sociedad*, (San José) Vol 3, No 1, enero-junio
- 2 CARRERA, AZAEL *La Estrella de Panamá*, 2011
- 3 CASTILLERO Calvo, Alfredo 2005 "Ciclo y coyunturas en le economia panameña 1654 –1869", en *Tareas* (Panamá) No 119, mayo-agosto 2005
- 4 CASTILLERO Calvo, Alfredo 2005 "Ciclo y coyunturas en la economía panameña 1654 –1869", en *Tareas*, (Panamá), No 120, septiembre-diciembre
- 5 CASTILLERO Calvo, Alfredo 2006 "La experiencia urbana colonial contexto ideológico emblemático y funcionalidad Ensayo e interpretación sobre caso panameño" en *Revista Cultural Lotería*, (Panamá) No 409, abril –junio
- 6 CEUR, 2005 "La problematica del transporte urbano en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala" en *Boletín* (Guatemala), No 6, agosto
- 7 Editorial Buscando Camino 2007 "El colapso del sistema de transporte publico" en *Buscando Camino (Panamá) No 159* <<http://www.nodo50.org/caminoalternativo/boletin1/159-1.htm>> acceso 30 de mayo 2010
- 8 FERGUNSON, Carlos 2006 "El transporte publico de la ciudad de Panamá" en *Análisis de Coyuntura*, (Panamá) No 1 enero-julio
- 9 LEIS, Raul y Arce, Mariela 1998 "Aproximación al problema del transporte colectivo en Panamá", *Praxis Centroamericana*, (Panamá) No 1, agosto de 1992
- 10 LIPIETZ, Alain 1976 "Algunos problemas sobre la producción monopolista del espacio urbano" en *Zona Abierta*, (México D F) No 8, mayo

- 11 LOJKINE, Jean 1976 "Contribución a una teoría marxista de la urbanización capitalista" en *Revista de Estudios Sociales Centroamericanos* (San José) No 15, septiembre-diciembre
- 12 LUHRS, Margarita 1990 "Homogenización del espacio" en *Revista Mexicana de Sociología*, (México D F) Año 52, No 3, julio-septiembre
- 13 MORAIS, Berta 2007 "El transporte de la ciudad de Panamá" en Ribas, Jorge *Urbanismo para la humanidad* (Panama Ediciones Portobelo)
- 14 MUNDÓ Tejada, Josefina 2009 "El transporte colectivo urbano aplicación del enfoque del sistema para un mejor servicio" en *Fermenteun*, (Caracas), Año 12, No 34, julio- agosto
- 15 PIERRE Charles, Gérard, 1988 "Teoria de la dependencia, teoria del imperialismo y conocimiento de la realidad social latinoamericana" en Camacho, Daniel *Debates sobre la teoría de la dependencia* (San José UCR)
- 16 PRADILLA Cobos, Emilio 1989 "Acumulación de capital y estructura territorial en América Latin" en Lungo Mario (comp) *Lo urbano teoría y métodos*, (San José EDUCA)
- 17 QUIJANO, Aníbal 1989 "Urbanización y dependencia "en Schteingart Marta *Las ciudades Latinoamericanas en la crisis*, ( México D F Editorial Trillas)
- 18 REYES, Herasto "El Sistema de Transporte Publico en Panamá durante la década del cuarenta", *La Estrella de Panamá* (Panamá), 29 de agosto de 1981
- 19 SCHTEINGART, Martha, 2001 "La división social del espacio en las ciudades", *Perfiles Latinoamericanos*, (México D F) Año 10, No 19, diciembre
- 20 REDMAN, CH (1990) Los orígenes de la civilización Desde los primeros agricultores hasta la sociedad urbana en el Próximo Oriente Crítica Barcelona
- 21 URIBE, Álvaro 1991 "El transporte colectivo en la periferia urbana en Panamá (o la informalidad sobre ruedas)" en *Estudios Sociales Centroamericanos*, (San José), Vol 81, No 86, mayo-agosto
- 22 URIBE, Álvaro 2004 "La integración del área del Canal y la nueva ciudad de Panamá" en *Tareas*, (Panamá), No 107, septiembre-diciembre

- 23 URIBE, Álvaro, 2007 "La lógica del desorden" en Ribas, Jorge (comp) *Urbanismo para la humanidad*, (Panamá Ediciones Portobelo)
- 24 VARGAS Cullel, Jorge y Caravajal Alvarado, Guillermo, 1988 "El surgimiento del espacio urbano-metropolitano en el Valle Central de Costa Rica 1950-1980" en Lungo, Mario (comp) *La estructuración de las capitales centroamericanas*
- 25 ZEPEDA, Raul, 2000 "La crisis del sistema de transporte urbano en la ciudad de Guatemala" en *Política y Sociedad*, (Guatemala) V Época, No 38
- 26 ZUÑIGA SM C Cuidados Paliativos en Nefrología Rev Méd Chile 2006, 134 1592-1593

#### **Leyes, Decretos y Referencias**

- 1 Ley No 14, Gaceta Oficial de la Republica de Panamá, Panamá, 26 de mayo de 1996
- 2 Ley No 34, Gaceta Oficial de la Republica de Panamá, Panama, 28 de junio de 1998
- 3 Decreto Ejecutivo No 296, Gaceta Oficial de la Republica de Panamá, Panamá, 13 de diciembre 2001
- 4 Decreto Ejecutivo No 186, Gaceta Oficial de la Republica de Panamá, Panamá, 28 de junio de 1993
- 5 Contraloría General, *Censos de población y vivienda Resultados Básicos Ciudad de Panamá* Panamá Contraloría General de la Republica, 2000
- 6 Contraloría General, *Panamá en cifras Año 2001-2006* Panamá Contraloría General de la Republica, 2007
- 7 Contraloría General de la Republica de Panamá, *Estadística de transporte 2004-2006*, Panamá Contraloría General de la Republica, 2007
- 8 Ministerio de Economía y Finanzas *Informe económico 2008* Panamá MEF, 2008
- 9 MIVI *Plan de Desarrollo Urbano*, Panamá Ministerio de Vivienda Vol II, 1998
- 10 Propuesta de Vialidad para el Distrito de Arraiján y Ciudad de Panamá

## **SITOGRAFÍA**

- 1 Dos Santos Nogueira, Camila Julio 23 2013  
[www.croniconet/paginas/teorias-marxista-de-la-dependencia.pdf](http://www.croniconet/paginas/teorias-marxista-de-la-dependencia.pdf)
- 2 Duque Escobar, Gonzalo Introducción a la economía del transporte Manizales, marzo 2007 En [http://galeon.com/economia\\_y\\_transporte/int-ecnm-transp.pdf](http://galeon.com/economia_y_transporte/int-ecnm-transp.pdf)
- 3 Linares, Francisco, Julio 23 2013  
[www.imsero.es/InterPresent2/group/imsero/guia\\_presta2013](http://www.imsero.es/InterPresent2/group/imsero/guia_presta2013)
- 4 Marmolejo Duarte, Carlos Julio 23 2013  
[www.scielo.unam.mx/pdf/pp/v17n70/v17n70a10](http://www.scielo.unam.mx/pdf/pp/v17n70/v17n70a10)
- 5 Ríos Ortigón, Mariana Julio 23 de 2013  
[www.bdigital.unal.edu.co/3318Mariana\\_25112010](http://www.bdigital.unal.edu.co/3318Mariana_25112010)
- 6 Vitterso, J Julio 23 de 2013  
[www.palermo.edu/cienciassociales/publicaciones](http://www.palermo.edu/cienciassociales/publicaciones)